



Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö LVM 18.4.2016

Autoalan Keskusliitto ry:n ja Autotuoja ry:n lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua luonnokseen hallituksen esityksestä liikennekaareksi ja esitämme lausuntonamme seuraavaa:

Liikennekaaren ensimmäisen vaiheen luonnos sisältää paljon hyviä uudistuksia ja siinä esitetyt tavoitteet luoda edellytyksiä uuden teknologian ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla ovat perusteltuja. Esitystä on kritisoitu julkisuudessa mielestämme osin ansiottomasti. Näkemyksemme mukaan luonnos uudistaisi ja keventäisi liikennemarkkinoiden sääntelyä, avaisi markkinoita uudentyypisille liikennepalveluille, lisäisi kilpailua henkilöliikenteen vahvasti säännellyillä markkinoilla ja helpottaisi alalle tuloa. Sääntelyn purkaminen voi lisätä joukkoliikennetarjontaa ja tuottaa aiempaa kysyntäohjatumpia liikennepalveluja. Myös ammattipätevyysvaatimuksia koskevat muutokset ovat alalla toivottuja, järkeviä ja tarpeellisia muutoksia nykykäytäntöön nähden. Muutokset helpottavat esimerkiksi korjaamoiden toimintaa, kun ammattipätevyysvaatimukset eivät enää sido raskaiden ajoneuvojen siirtoja ja koeajoja.

Laissa on kuitenkin joitakin ongelmakohtia, joihin esitämme tässä lausunnossa näkemyksemme:

1. Pienimuotoisen toiminnan vapauttaminen luvanvaraisuudesta ei ole perusteltua alan yritysten kilpailukyvyyn ylläpitämisen ja harmaan talouden ehkäisemisen näkökulmasta
2. Taksiliikenteen sääntelyssä tärkeää on jatkossakin taata matkustajan oikeusturva sääntelemällä taksiliikenteen enimmäishintaa. Taksien mahdollisuus autoverohuojennukseen olisi varmistettava myös uuden lain mukaisessa tilanteessa, jotta taksikanta voisi uusiutua nopeammin ja kalusto olisi vähäpäästöistä ja turvallista.
3. Pakettiautoliikenteen vapauttaminen luvanvaraisuudesta ei ole perusteltua kotimaisten kuljetusyritysten kilpailukyvyyn kannalta.

1. Myös pienimuotoinen toiminta tulisi pitää luvanvaraisena

Laissa esitetään uutta rajanvetoa ammattimaiselle ja ei-ammattimaiselle toiminnalle. Kuljetusmarkkinoilla sallittaisiin ilman liikennelupaa pienimuotoinen – alle 10 000 euroa /edeltävä 12kk – kuljetustoiminta ilman henkilö- tai tavaraliikennelupaa. Näin ollen kuka tahansa saisi tuottaa henkilö- tai tavarankuljetuspalveluja enimmillään 10 000 euroa/v liikevaihtoon asti pelkän ansiotuloverotuksen piirissä.

Luvanvaraisuuden poistaminen pienimuotoiselta toiminnalta ei ole tarpeellista, koska liikennelupakäytäntöä kevennetään lakiluonnoksessa merkittävästi. Jos luvanvaraisuus poistettaisiin, ammattimaisen toiminnan rajaa olisi näillä määrittelyillä hyvin vaikea valvoa ja uhkana on harmaan talouden lisääntyminen. On todennäköistä, että verovalvonnan keinot eivät riitä ns. pienimuotoisen toiminnan valvontaan henkilö- ja tavaraliikenteen palveluissa. Laki kuitintarjoamisvelvollisuudesta ei koske toimintaa, jonka liikevaihto jää alle 8 500 euroon tilikauden aikana, joten ilman liikennelupaa tulokertymää olisi hyvin vaikeaa seurata. 10 000 euroon asti palveluja voitaisiin joka tapauksessa tarjota ilman alv-velvoitetta, joten pienimuotoisen toiminnan harjoittaja saisi merkittävän kilpailuedun ammattimaisesti toimiviin yrityksiin nähden. Tämä vääristäisi selvästi alan kilpailutilannetta ja heikentäisi alalla toimivien verovelvoitteistaan huolehtivien kotimaisten yritysten toimintaedellytyksiä.

Luvanvaraisuuden purku pienimuotoiselta toiminnalta ei ole perusteltua sääntelyn keventämisen näkökulmasta, sillä liikennelupa voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle. Näin ollen pienimuotoista ALV-velvollisuusrajan alle jäävää tuloa varten ei tarvitse perustaa yritystä. Luvanvaraisuus estäisi samalla ulkomaisten pienyrittäjien harmaata toimintaa Suomessa.

2. Taksiliikenteelle tarvitaan jatkossakin maksimihinta ja mittarivelvollisuus. Taksien autoverohuojennuksen säilyminen on taksikannan uusiutumisen edellytys.

Taksilupakäytännön keventämiseen esitetyt ehdotukset ovat autoalan näkemyksen mukaan pääosin perusteltuja ja tarpeellisia. Taksien hintasääntelyn tavoitteena on ollut hintojen alentaminen, mutta hintakaton poistuminen voi johtaa vastakkaiseen kehitykseen. Jatkossakin on tarvetta määrittellä maksimihinta, jotta harvoin palveluja käyttävän asiakkaiden ja esimerkiksi matkailijoiden oikeusturva voitaisiin säilyttää. Lupaviranomaisen määrittelemä maksimihinta poistaisi epäterveen hinnoittelun mahdollisuuksia ja lisäisi hinnoittelun läpinäkyvyyttä.

Näkemyksemme mukaan taksikäytössä oleviin autoihin tulisi jatkossakin edellyttää taksamittaria tai muuta luotettavaa mittalaitetta, jolla turvataan asiakkaan tiedonsaanti matkan hinnasta sekä verohallinnon tiedonsaanti ajokilometreistä. Samalla verohallinnon olisi mahdollista arvioida, käytetäänkö ajoneuvoa taksiliikenteessä ja tarkistaa oikeutus autoveron taksihuojennukseen. Taksien autoverohuojennus tulisi jatkossakin pitää nykytasolla, jolloin myös uudentyyppisten taksipalveluiden tarjoajilla olisi mahdollisuus ajaa uudemmalla, turvallisemmalla ja vähäpäästöisellä kalustolla. Taksipalvelujen turvaamiseksi, maksurajapintojen avaamiseksi (harmaan talouden valvonta) ja KELA-kyytivalmiuden säilyttämiseksi kaikki taksiluvan haltijat voidaan velvoittaa liittymään kyvindvälityspalveluun (Uber, Valopilkku, yms.).

Uusi lupakäytäntö mahdollistaisi taksirytysten sijoittumisen alemman verokannan maihin, esimerkiksi Viroon. Tämä voisi lisätä ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen käyttöä takseina ja ulkomaisten kuljettajien käyttämistä taksinkuljettajina, jolloin työssä noudatettaisiin erilaista työ sopimus- ja palkkausjärjestelmää. Tämä heikentäisi selvästi kotimaisten yritysten kilpailukykyä alemman palkkatason työntekijöitä palkkaaviin ulkomaisiin yrityksiin nähden. Valtio menettäisi tällöin merkittävästi verotuloja ulkomaille yritys- ja tuloveroina sekä auto- ja ajoneuvoveroina. Lain valmistelussa olisi selvitettävä, voidaanko taksiluvan saamisessa edellyttää, että yrityksen kotipaikka on Suomessa ja yksityishenkilöiden osalta rajata lupa Suomessa vakituisesti asuviin henkilöihin.

3. Pakettiautoliikenteen luvanvaraisuuden poistaminen alle 3,5 tonnin ajoneuvoilta heikentäisi kotimaisten kuljetusyritysten kilpailukykyä

EU edellyttää 3,5 tonnin ylittävissä tavarankuljetuksille tavaraliikennelupaa. Suomessa on edellytetty liikennelupaa ammattimaisessa liikenteessä yli 2 tonnin ajoneuvoilta. Liikennekaassa pakettiautojen (enintään 3,5 t) tavaraliikenne vapautettaisiin luvanvaraisuudesta. Traktorilla tehtävä tavarankuljetus vapautettaisiin tavaraliikenneluvan piiristä niillä traktoreilla, joiden maksiminopeus on 40 km/h.

Pakettiautoille tulisi jatkossakin edellyttää tavaraliikennelupaa 2 tonnin massaansa asti, sillä lupamenetely suojaisi kotimaisten yritysten markkina-asemaa jakelukuljetuksissa. Pakettiautojen lupavelvoitteen poistuessa kuljetusmarkkinat avautuisivat toisesta EU- tai ETA-maasta tulevalle pakettiautoliikenteelle, jolloin nykyiset Suomessa toimivat noin 6 500 luvanvaraista pakettiautoa voivat menettää markkinoita halvemman työvoiman maista (esimerkiksi Baltian maat) tuleville kuljettajille ja heidän ulkomaille rekisteröidyille pakettiautoilleen. Tämän myötä työpaikat ja verotulot voivat valua ulkomaille. Luvanvaraisuuden poistaminen ei ole markkinoilletulon helpottamiseksi perusteltua, koska kevenevä lupamenetely avaisi muutenkin markkinoita uusille toimijoille. Kuljetusala on jo nyt erittäin kilpailtu eikä alalle tuloon ole nykyisinkään suuria esteitä.

Enintään 40 km/h nopeudella liikkuvien traktoreiden lupavelvoitteen poistuminen asettaa nämä ajoneuvot eriarvoiseen asemaan muihin raskaisiin ajoneuvoihin nähden. Näin ollen sen luvanvaraisuudesta vapauttaminen ei ole perusteltua, sillä se vähentäisi ammattimaisten kuljetusyritysten kilpailukykyä.



Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry



Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuoajat ry