

Asia: VN/1631/2020-LVM-117

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 §:n sekä ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta (taksisääntelyn korjaus)

Nykytilan arviointi

Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2:

Arvioinnissa tuodaan esille se, että nykyisten palveluiden osalta laadullisia haasteita olisi lähinnä vain erityisryhmien kokemassa palvelussa. Näkemyksemme mukaan tässä tilanne on pääkaupunkiseudulla erilainen muuhun maahan verrattuna. Saamamme palautteen ja julkisuudessakin käydyin keskustelun perusteella laadullisia ongelmia esiintyy pääkaupunkiseudulla enemmän nimenomaan muissa kuin erityisryhmien usein sopimusperusteisissa kuljetuksissa. Yleisesti ottaen voidaan todeta, että arvioinnissa on tuotu melkoisen kattavasti esiin seikat, joiden osalta on selkeää tarvetta korjata tällä hetkellä voimassa olevaa lainsäädäntöä. Erikseen haluamme nostaa esiin sen seikan, että nykytilan arvioinnissa silmiinpistävää on havainnot siitä, että monet asiat ovat viranomaisillakin erilaisten epämääräisten käsitysten tai olettamuksien varassa. Tämä koskee niin saatavuuden kuin vaikkapa harmaan taloudenkin tilannetta.

Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

Huomionne erityisryhmien kuljettajakoulutusta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 26 a §) ja sen perusteluista:

Pidämme erityisen hyvänä asiana sitä, että lakiuudistuksessa palautetaan koulutuksen arvostus ammattitaidon kannalta merkityksellisenä tekijänä. Erityisryhmien palveluissa kuljettajan ajamisen ulkopuolinen osaaminen korostuu erityisen selkeästi, joten koulutusvaade asialle on olemassa. Vapaaehtoisen koulutuksen osalta näemme ongelmaksi sen, että käytännön kokemuksen mukaan niiden, joiden erityisesti tulisi koulutusta saada, halukkuus koulutukseen osallistumiselle on usein suhteellisen alhaista. Vapaaehtoinen koulutus yhdistettynä koevaateen puuttumiseen jättää asiaan selkeän porsaanreiän.

Huomionne erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutusorganisaation hyväksymistä, velvollisuuksia ja valvontaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 35 a §, 35 b §, 36 a §, 36 b §, 193 a §) ja sen perusteluista:

Pidämme esitettyjä lakimuutoksia ja niistä seuraavia toimenpiteitä kannatettavana. Vaateiden selkeys ja tarkkarajaisuus jää esityksessä hiukan vajavaiseksi, jolloin asiaa valvon viranomaisen rooli tulee korostetusti esiin. Lakiuudistuksen käytännön toteutukseen ja toiminnan valvontaan on osoitettava riittävästi resursseja.

Huomionne taksikuljettajan ajoluvan myöntämiseen vaikuttavien sakkorekisteristä ilmenevien tekojen karenssiajan muutosta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 § 3 mom.) ja sen perusteluista:

Pidämme ehdotettua muutosta kannatettavana.

Huomionne taksikuljettajan ajoluvan väliaikaista todistusta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 § 5 mom.) ja sen perusteluista:

Pidämme ehdotettua muutosta kannatettavana.

Huomionne taksikuljettajan ajoluvan uusimisen ajankohtaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 26 § 2 mom.) ja sen perusteluista:

Pidämme ehdotettua muutosta kannatettavana.

Huomionne taksikuljettajan kokeen sisältöä ja Liikenne- ja viestintäviraston roolia kokeen järjestäjänä koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 a §) ja sen perusteluista:

Pidämme ehdotettua muutosta kannatettavana. Tässä yhteydessä haluamme esiintuoda huolemme taksipalveluiden tuottamisen osalta riittävän kommunikointikyvyn mittaamisesta osana taksikuljettajan ammattitaidon arviointia. Saamamme kansalaispalautteen osalta taksikuljettajien kyky kommunikoida asiakkaiden kanssa on varsinkin pääkaupunkiseudulla alentunut, mikä osaltaan luo turvattomuuden tunnetta taksipalveluiden käytön yhteydessä.

Huomionne taksikuljettajan kokeen koesuorituksen hylkäämistä ja osallistumiskieltoa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 246 a §) ja sen perusteluista:

Näkemyksemme mukaan kaikinainen vilpillisyys on tuomittavaa. Taksikuljettajan palvelutehtäviin sisältyy usein erityisen suurta luottamusta edellyttämiä tehtäviä, esimerkiksi sellaisten asiakkaiden palvelutehtävissä, joiden kyky huolehtia itsestään on väliaikaisesti alentunut tai on muutoin normaalia alempi. Mikäli taksikuljettajaksi haluavalla henkilöllä on jo ammattiin tulon yhteydessä taipumuksia vilpilliseen menettelyyn, on syytä olettaa, että vilpillistä menettelyä voi esiintyä myös vastaisuudessa. Ehdotamme, että seuraamuksia vilpillisestä menettelystä kaikinensa huomattavasti tiukennetaan.

Taksipalvelujen saatavuus

Huomionne liikkumispalvelun tarjoajan tietojen toimitusvelvollisuutta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 179 §) ja sen perusteluista:

Pidämme lähtökohtaisesti kannatettavana, että viranomaiset pyrkivät seuraamaan taksitoimialankin palvelutarjontaa ja suoritteita sekä muuta liikennepalveluiden toimivuuden ja kokonaisuuden kannalta merkityksellistä toimintaa. Sitä vastoin näemme asiassa jonkin verran haasteelliseksi sen, että taksitoimiala on nyky muodossaan osin melkoisen hajautunutta, eli toimintaa harjoitetaan monella tapaa. Osa yrittäjistä toimii osana jotain isompaa palveluntarjoajaa esim. tilausvälitysyrityksen eli taksikeskuksen palveluntuottajana, osa toimii jonkun toimijan franchising-yrittäjänä. Jotkut yrittäjät toimivat esimerkiksi usean eri tilausvälityskanavan kautta palveluitaan tarjoavana toimijana.

Osa yrityksistä toimii puolestaan täysin itsenäisesti. Lähtökohdat tietojen keräämiseen, toimittamiseen ja tietojen yhdenmukaisuuteen ovat kovin erilaisia. Olennaista lain toimivuuden kannalta on se, että taksialalla toimivia yrittäjiä kohdellaan tässäkin yhteydessä tasa-arvoisesti.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

Huomionne taksikyydeistä kerättäviä ja tallennettavia vähimmäistietoja koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 15 a §) ja sen perusteluista:

Harmaan talouden torjuminen ja yhdenmukaisten pelisääntöjen luominen koko taksialalle on näkemyksemme mukaan käsittelyssä olevan ehdotuksen tärkein taksialan kokonaisuuteen vaikuttava tekijä. Kannatamme kattavan vähimmäistietojen keräysmäärittelyn tuomista lakitasolle. Tämän keräysvelvoitteen lisäksi ehdotamme, että samassa yhteydessä säädettäisiin myös näiden kerättävien tietojen toimitusvelvollisuudesta selkeällä, yhdenmukaisella tavalla. Erikseen haluamme korostaa sitä, ettei tämä tietojen keräys- ja toimitusvelvoite saa olla taksipalveluiden tilaus- tai tuottamistavasta riippuvainen. Olennaista on myös se, että tietoja kerätään kaikesta taksiliikenteeseen käytettävän ajoneuvon suoritteista, ei vain erikseen tuloa tuottavaan ammattiliikenteeseen ilmoitetusta toiminnasta.

Huomionne taksamittareiden sekä muiden laitteiden ja järjestelmien käyttämistä koskevasta ehdotuksesta (ajoneuvolain 25 § 2 mom. ja 27 a § 2 ja 4 mom.) ja sen perusteluista:

Taksissa käytettävien hinnoittelu- ja maksuliikennejärjestelmien osalta on käsityksemme mukaan kaksi pääasiallista tavoitetta. Ensinnäkin järjestelmillä pitää varmistaa ilmoitettujen asiakashintojen luotettava mittaaminen. Toiseksi em. järjestelmien tulee tuottaa viranomaiskäyttöön riittävää ja luotettavaa tietoa niin harmaan talouden kuin muunkin viranomaisseurannan tarpeisiin. On käsittääksemme ehdottoman olennaista, että koko toimialaa kohdellaan näissä kysymyksissä yhdenmukaisesti. riippumatta esimerkiksi siitä, mitä kautta taksi on asiakkaansa kyytiin saanut. Tilaustavalla, toimialueella tms. seikalla ei tulisi olal eriarvoistavaa vaikutusta edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseen. Teknologisesti erilaisten järjestelmien kehittämisen mahdollistamista tulee edistää, mutta selkeä kontrolli erityyppisten järjestelmien tuottaman tiedon luotettavuuteen ja keräämiseen sekä toimittamiseen tulee muodostaa. Ehdotammekin, että kansallinen viranominen hyväksyy erikseen kaikki taksikäyttöön tarkoitetut, hinnoitteluun, maksamiseen ja em. tietojen keräämiseen käytettävät järjestelmät.

Huomionne ehdotuksesta koskien yritys- ja yhteisötunnuksen asettamista taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykseksi (liikennepalvelulain 6 § 1 mom. 9 kohta) ja sen perusteluista:

Pidämme tehtyä ehdotusta kannatettavana. Y-tunnuksen ohella viranomaisen tulisi varmistua myös siitä, että taksipalveluja tuottavat yrittäjät ovat myös ennen toiminnan aloittamista rekisteröityneet muihin, yritystoiminnan kannalta olennaisiin rekistereihin, kuten ennakkoperintä ja arvonlisäverorekistereihin.

Huomionne taksiliikennelupa-asiakirjan ajoneuvossa mukana pitämistä koskevasta ehdotuksesta ja siihen liittyvästä taksinkuljettajan vastuuta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 151 § 1 mom. 8 kohta ja 2 mom. 1 kohta, 268 § 1 mom. 2 kohta) sekä niiden perusteluista:

Pidämme tehtyä ehdotusta mukana pidettävien asiakirjojen osalta kannatettavana. Tilausvälitysyhtiön laadunvarmistukseen liittyvän toiminnan kannalta olisi eduksi, jos kyseisten asiakirjojen esittämisvastuuta voisi ulottaa myös muille kuin viranomaisille. Esimerkiksi asiakkaan tai

kyseisen taksiryttäjän sopimuskumppanina toimivan tilausvälitysyhtiön edustajien tulisi lähtökohtaisesti pyytäessään saada kyseiset asiakirjat nähtäväkseen.

Huomionne taksinkuljettajan vastuuta koskevasta ehdotuksesta liittyen ajoneuvossa matkustajan nähtävillä pidettäviin tietoihin (liikennepalvelulain 151 § 2 mom. 2 kohta, 268 § 1 mom. 2 kohta) ja sen perusteluista:

Yrittäjän ja kuljettajan vastuu asian hoitamisesta on hyvä uudistus, joka omalta osaltaan korostaa kuljettajan roolia laadukkaiden ja luotettavien kuljetuspalveluiden tuottajana. Sanktion osalta pidämme ehdotettua 40 euron seuraamusmaksua rikkeestä liian pienenä, jotta sillä olisi rikkomuksia ennaltaehkäisevää vaikutusta. Samoin esitämme, että mahdollisten asiakirjojen mukana pitämistä koskevien rikkomustapausten osalta myös yrittäjään kohdistuisi selkeät seuraamukset.

Huomionne taksivalaisimen käyttövelvollisuutta ja siihen liittyviä poikkeuksia koskevasta ehdotuksesta (tieliikennelain 155 §) ja sen perusteluista:

Taksin selkeä tunnistaminen on kuluttajan edun mukainen vaatimus. Samoin taksin tunnistamisella on viranomaisen valvontaa ja olemassa olevan lainsäädännön mukaista toimintaa edistävä vaikutus. Kannatamme esitettyä taksivalon pakollistavaa ehdotusta. Tämän lisäksi esitämme, että taksiautojen tunnistettavuutta sekä mm. ammattimaiseen liikenteeseen rekisteröitävyyttä edistettäisiin jollain selkeällä, ulkoisesti tunnistettavalla tavalla. Tästä on käytännön esimerkkejä olemassa runsain mitoin muista maista, niin erillisten taksien luvanmukaisuutta edustavien kylttien tai vaikkapa rekisterikilpeen liitettävien tunnisteiden muodossa. Samassa yhteydessä esitämme, että taksin yksilöintitietojen esittämiseen luodaan yhdenmukainen, jokaisen taksin yksilöivä tunnusmerkistö. Varsinkaan kuluttajan edun mukaista ei voi olla se, että nyt esimerkiksi pääkaupunkiseudulla on liikenteessä tuhansia takseja, joiden taksivalaisimessa olevat "järjestysnumerot" eivät tosiasiallisesti merkitse mitään.

Huomionne yrittäjäkoulutusta ja yrittäjäkoetta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 6 § 1 mom. 10 kohta ja 2 mom. 8 kohta, 6 a §) ja sen perusteluista:

Kannatamme tehtyä ehdotusta yrittäjäkoulutuksen ja kokeen osalta, kuitenkin siten, että kyseinen koulutus- ja koevelvoite ulotetaan myös niihin luvansaajiin, joille lupa on myönnetty ajalla 1.7.2018 - 31.12.2020. Mikäli lakiin jää ehdotuksen mukaisesti lievennys em. ajalla luvansaajien kohdalle siten, ettei koepakkoa ole, niin tosiasiallisesti tavoite osaamisen varmistamisesta jää toteutumatta.

Samoin pidämme lakiehdotuksessa esitetyn osaamistavoitteen vastaisena sitä, että osa taksitoimintaa harjoittavista yrittäjistä vapautettaisiin kokonaisuudessaan koulutus- ja koevelvoitteesta.

Taksipalveluiden hinnoittelu

Huomionne taksipalvelujen hinnoittelurakennetta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 2 mom.) ja sen perusteluista:

Yleisesti ottaen markkinaehtoiseen toimintamalliin erilaiset, nykytilaa kiristävät, hinnoittelua koskevat säädökset sopivat erinomaisen huonosti. Nykylakia valmisteltaessa erityisesti korostettiin sitä, että markkinaehtoinen malli avaa erilaisia mahdollisuuksia mm. hinnoittelun rakenteiden ja tätäkin kautta palveluiden kehittämiseen. Sitä vastoin hinnoittelurakenteella ei välttämättä ole

mitään tekemistä useaan otteeseen esiintuodun hinnoittelun tasoa koskevan ongelmatiikan suhteen. Asiakkaiden kokema taksitoimialaan kohdistuva epäluottamus ei aiheudu hinnoittelurakenteiden erilaisuudesta tai hintailmoitusten epäkohdista.

Koemme esitetyssä muutoksessa haasteelliseksi sen, että nyt kun taksitoimiala on siirtynyt markkinaehtoiseen maailmaan, pyrkii viranomaisen selkeästi puuttumaan yrittäjien vapauteen hinnoitella omat tuotteensa ja palvelunsa haluamallaan tavalla. Voidaan perustellusti kysyä, onko markkinaehtoisuuden toiminnan ja palveluiden kehittämisen kannalta jopa vahingollista se, että palveluntuottajien liikkumavaraa hinnoittelussa kavennettaisiin. Ehdotuksessa rajataan erilaisia, käytännön palveluiden kehittämisen kannalta mielenkiintoisia mahdollisuuksia kokonaan pois, esim. hinnoitteluperusteiden muutoksien osalta. Samoin erilaisten, palvelu- tai kalustopohjaisten hinnoittelulementtien poissulkeminen ei tue markkinaehtoisten palveluiden kehittämistä.

Huomionne esimerkkimatkan hinnan ilmoittamista ja hinnasta sopimista koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 3 ja 4 mom.) ja sen perusteluista:

Juuri toteutettu hinnan esittämiseen liittyvän informaation parantaminen autoon liimattavien tarrojen muodossa ei ole tuonut tähän asiaan mitään selkeää parannusta. Tässä kohdin onkin syytä kysyä, mitä asiakkaiden epäkohdaksi kokemaa asiaa esitetyillä muutoksilla ollaan tosiasiallisesti parantamassa? Esitettyä vertailuhintaa ei käytännön taksipalveluiden valintatilanteessa esim. taksiasemalta palveluja otettaessa juurikaan pysty vertailemaan.

Asiakkaiden kokema taksitoimialaan kohdistuva epäluottamus ei aiheudu hinnoittelurakenteiden erilaisuudesta tai hintailmoitusten epäkohdista. Kannatettavaa on luonnollisesti se, että hintojen esittäminen on oltava mahdollisimman selkeää ja etukäteen esitetyn hinnoittelun tulee varsinaisessa palvelutehtävässä toteutua. Vertailuhinnoilla on mahdollista helpottaa asiakkaiden valintoja, mutta nämä tulee silloin luonnollisesti ulottaa kaikille palveluntarjoajille, esimerkiksi tilaustavasta riippumatta.

Huomionne erityisryhmille suunnattujen lisäpalvelujen enimmäishintaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 5 mom.) ja sen perusteluista:

Esitys vie taksilakia käytännössä hinnoittelun osin takaisin aikaisemmin voimassa olleeseen, säädeltyyn taksilainsäädäntöön. Kun koko toimiala on saatettu markkinaehtoiseksi, tulee myös hinnoittelun olla sitä, myös erityisryhmien kuljetuksissa.

Vaikutusten arviointi

Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:

Esityksen vaikutusten arvioinnissa korostuu edelleen yrittäjälle tai kuljettajalle kohdistuvien, käytännössä hyvin pienimuotoisten kustannusten arviointi. Positiivista on se, ettei enää asiaa tuoda esiin niin voimaperäisen haitallisena, kuin nykyisin voimassa olevan lain valmisteluvaiheessa. Yrittämiseen vakavasti suhtautuvan yrittäjän kustannusrakenteesta nyt käsiteltävillä, hinnan

mittaamiseen tai kouluttautumiseen kohdennettavilla kustannuksilla on vain häviävän pieni merkitys. Sama koskee myös kuljettajia.

Esityksen suurin merkitys kohdistuu harmaan talouden torjuntaan. Tätä tavoitetta silmällä pitäen esityksessä on tuotu esiin useita selkeitä, nykytilaa parantavia toimenpiteitä, joiden kustannusvaikutusten voidaan arvioida olevan myöskin hyviä alhaisia verrattuna toiminnasta yhteiskunnalle saatavaan hyötyyn.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:

Y-tunnuksen hankkimisen osalta esityksen siirtymäaika on aivan liian pitkä. Y-tunnus on yrittäjän hankittavissa käytännössä välittömästi, joten esitetyn kaltainen siirtymäaika on tarpeeton.

Koulutukseen liittyvä siirtymäsäännös on tarpeeton lievennysosion kohdalla. Mikäli yrittäjäkoulutuksen voi suorittaa ilman loppukoetta, ei sillä tosiasiallisesti edistetä yrittäjien tietotaidon lisäämistä eikä osaamisen varmentamista. Sitä vastoin aikataulu koulutuksen tai kokeen suorittamiseen on perusteltu.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomionne muista mahdollisista asioista:

-

Pentikäinen Juha
Lähitaksi Oy