

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:**

Pitää paikkansa. Koulutusvaateiden puute ja yhteisen koulutussisällön puute on yksi iso syy, miksi ala on ajautunut nykyiseen tilanteeseen. Ala tarvitsee myös sääntöohjausta toimiakseen.

### Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

Ehdotus on jopa hyvä, koska se sisältää tietynlaisen koulutussisällön hahmotelmaa. Koulutukseen olisi hyvä saada kuitenkin vielä tarkemmat vaateet siitä, minkälaisia asioita koulutuksessa pitää käsitellä. Taksinkuljettajan ja yrittäjän koulutusohjelmaa voisi kehittää esim. aikuiskoulutusta tarjoavien oppilaitosten kanssa yhteistyössä. Ammattiopetusta tarjoavissa oppilaitoksissa (esim. ammattikoulut), koulutus voisi olla yksi osa esim. auton asentajan koulutusohjelmassa.

#### **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:**

Vaateet ovat melko lailla kunnossa. Asiaa hoitamaan ei voi päästää "helppoheikkejä".

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

Erinomainen, koska nykyinen viisi vuotta on laitettu sinne osaamattomuuden myötä. Valvonta on ollut mahdotonta yli kolmen vuoden taakse nykyisinkin.

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

Tämä on hyvä, kuukausi tosin on lyhyt aika, pitäisikö olla esim. 2kk voimassaolo. Myö-  
ntämismahdollisuus väliaikaiselle vain kerran. Eli väliaikaisia ei voi ketjuttaa.

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

Suunta on parempi. Poistaa kikkailun mahdollisuutta.

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

-

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

Tuntuisi toimivalta paperilla. Käytäntö voi tuoda uusia näkökulmia.

## Taksipalvelujen saatavuus

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

Melko laaja-alainen velvoite, eikä kuitenkaan edusta kuin jonkun toimijan omakohtaista toteumaa. Nykyisin takseilla ei ole enää keskitettyä, laaja-alaista ohjausta.

Missä muodossa tiedot pitäisi ilmoittaa (sähköisinä, paperisina), pienet toimijat, ilmoittavatko hekin, vai koskisiko isompien välitysyhtiöiden summittaisia havaintoja. Turhaa byrokratiaa.

Onko tiedolla merkitystä, koska päivystys- eikä asemapaikkavelvoitetta ei takseilla ole. Ei ole relevantti vaade nykyjärjestelmän perusteisiin pohjaten, takseille ei ole vaadittu saatavuutta lain taholta 1.7.2018 jälkeen enää.

Markkinavoimienhan piti tämä asia hoitaa ja osin hoitaakin. Ihmiset etsivät toki vaihtoehtoisia tapoja kyydeillensä myös maaseudulla, koska taksin saanti siellä on markkinaehtoisesti joko hankalaa sekä/tai kallista.

## Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Vanhan lain vaatima kerran vuodessa tehty ilmoitus liikevaihdosta ELY-keskukselle ei ollut huono asia.

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

Taksamittari tai muu vastaava kassalaite pitää olla pakollinen aina. Ei vain silloin, kun ajetaan kyytejä, joiden hinnoittelu pohjaa aikaan tai matkaan. Sopimuskyyditkin pitäisi siis olla mahdollista laittaa jonkinlaiseen kassajärjestelmään.

Kassakoneen käyttövelvoite pitäisi kenties myös kirjata lakiin.

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

Erinomainen parannus. Pakko tunnustaa tietämättömyyteni, olen itse asiassa luullut, että näin olisi tämän nykyisen lainkin aikana, mutta olen ollut väärässä. Tuohan on yksi yritystoiminnan perusasioita.

**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:**

Toimiva, koska valvontaa ja sen mukanaan tuomaa sanktiointia saadaan kohdennettua nopeasti.

**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:**

Selkeä luettelo matkustajan nähtävillä pidettävistä tiedoista on oltava.

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

Selkeyttää ajoneuvon määrittelyä ja käyttötarkoitusta. Toki onko Uber auto taksi, jos kupu puuttuu ja tilaaja on halunnut sen kirjallisella sopimuksella pois kyydin ajaksi.

Liikennevakuutusvelvollisuus käyttötarkoituksen mukaan: onko auton oltava luvanvaraisen käytön vakuutuksessa, jos kupu on poissa. Sehän ei olisi tämän uuden pykälän mukaan taksi silloin.

Vakuutusyhtiöillä voi olla kova työ edessä vaihdella ajoneuvon käyttötarkoituksen mukaan päivittäin vaihtuvaa vakuutushinnoittelua. (ajoneuvo taksina/ei taksina jne.)

Tällä hetkellä, kun luvanvaraisen vakuuttamisen velvoite on kirjattu lakiin, täytyy auton aina taksiajossa ollessaan olla ko. vakuutuksessa, mikä on hyvä asia. Mutta jatkossako kävisi niin, että kun kupu poistetaan, niin luvanvaraista vakuutustakaan ei tarvittaisi. Tässä on syntymässä porsaanreikä kikkailijoille.

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

Suunta parempaan.

## Taksipalveluiden hinnoittelu

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

Jos tolppakyydit tulisi ajaa mittalaitte hinnalla, niin mittalaitteille pitää edellyttää valtuutetun asentamon antama todistus mittarin käyttämistä taksoista. Mittalaitteessa oltava lisäksi sinetti, jonka murtamisesta jää jälki.

Todistus asennuksesta ja sinetöinnistä on oltava ajoneuvossa mukana. Jos ajoneuvoon kiinteästi asennettu kassapäätte kyseessä, joka mittaa aikaa ja matkaa.

Muuten kassalaitteessa voidaan käyttää mitä arvoja vain hinnanmuodostuksen pohjana, jos eivät sitten ylitä ikkunan hintatarran keskiarvohintaa juuri tuolle kyseiselle matkalle. Kyseisen määritellyn matkan taksamittaritaksan tunnus pitäisi silloin myös ilmoittaa esim. tuossa hintatarrassa ajoneuvon ulkopuolella.

Sopimushinnat "tolpalta" otetuissa kyydeissä pitäisi sitten myös erikseen sallia. Niissäkin toki sitten "kassakoneen" käyttövelvoite.

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

10 km ja 15 min, eikä ilman sopimista ylittyvää hintaa sallittaisi. Hieman tulkinnallinen. Saattaisi kuitenkin toimia kuluttajien luottamuksen palauttamien osana.

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

Erytisryhmien kuljetukset ovat pääsääntöisesti aina kilpailutettuja, ja lisäpalveluiden hinnat tulevat kilpailutuksen kautta. Joten tarvetta erilliseen säädökseen ei ole.

Jos rollaattorista ryhdytään perimään tolppakyydissä hirmuista lisämaksua, tarvitseeko asiakkaan sitä maksaa?

Jos enimmäishintoja määrätään laissa, niin maksimihinnasta muodostuu yleensä ohjeellinen markkinahinta. Enimmäishinnan pitäisi silloin myöskin olla riittävä, koska jos se on liian pieni, niin esim. vammaisvarusteltujen autojen määrä voi romahtaa. Liian pieni enimmäiskorvaus pyörätuolinkuljettamisesta (asiakkaan istuessa siinä matkan ajan) ei kannusta tekemään ajoneuvoihin niiden vaatimia kalliita muutoksia pyörätuolin kuljettamista varten.

## **Vaikutusten arviointi**

### **Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:**

Oikeansuuntaisia arvioita. Koulutus saakin maksaa, jos hintataso pysyy kurissa (joissain satasissa/vuosi). Koulutusvaateet karsivat toivottavasti alalta sinne sopimattomia yrittäjiä. Taksiala yleisesti ei ole kelle tahansa sopiva toimintaympäristö. Ala kuuluu myös niihin ammattialoihin, jossa viranomaisvalvontaa tarvitaan.

## **Voimaantulo ja siirtymäsäännökset**

## **Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:**

Takautuvasti vaadittava yrittäjäkurssin käynti ja läpäisy erinomainen asia. Siirtymäaika kurssin käymiseen ja läpäisyyn voisi olla nopeampi, esim. vain 3 kuukautta 6:n kk:n sijasta.

1.7.2018-31.12.20 luvan saaneiden pitää LÄPÄISTÄ koe, ei riitä, että käy kurssin. Tuo joka/tai lievennys on täysin turha helpotus.

## **Muita huomioita esitysluonnoksesta**

### **Huomionne muista mahdollisista asioista:**

Kokonaisuutena, nopean tutustumisen perusteella, esitys sisältää enemmän taksialan turvallisuutta ja luottamuksen palauttamiseen kohdentuvia ja tähtäviä asiasisältöjä, kuin osasin odottaakaan.

Aikaisemmassa lausunnossani painottamani koulutuksen määrän lisääminen sen vähentämisen sijasta on uudessa lakiesityksessä huomioitu, mikä on erinomaista.

Ehdotuksena esitän vielä taksinkuljettajan/yrittäjän koulutuksen mukaan saamista esim. ammattioppilaitosten auton asentajan koulutusohjelmaan nuorille, sekä aikuislinjoille. Logistiikan opintoihin se sopisi myös hienosti.

Kielitaitovaade, vähintään ymmärrettävä kirjallinen ja suullinen suomenkielen taito pitää sitoa ammattijoluvan saannin edellytyksiin. Kielitaidon mittaamiselle pitää olla koe, joka on läpäistävä. Tällä hetkellä suomen kielen taito on useasti todella puutteellista.

Pirhonen Mikko  
AMIK Oy