

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:

Nykytilan arviointi vastaa tämän hetkistä tilannetta hyvin. Nykyisessä laissa on omat ongelmansa ja niihin on lakiuudistuksessa tartuttu hyvin. On kuitenkin hyvä huomata, että muutos taksimarkkinassa on taksilain uudistuksen myötä valtava. Tuon muutoksen läpivieminen nyt ja tulevaisuudessa vaatii valvontaa ja siihen omistettuja resursseja. Mikään muutos ei mene läpi ilman seurantaa ja nyt kyseessä on todella iso muutos. Tällöin valvonnan merkitys korostuu, jotta oikeasti saadaan toimintatavat muutettua.

Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

Kannatamme ehdotusta.

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:

Kannatamme ehdotusta. Koulutusvaatimusten suhteen olisi hyvä määrittellä minimivaatimukset. Näyttökokeet tai käytännön harjoittelu on hyvä sisällyttää koulutukseen. On myös hyvä, että yrittäjäkoulutus on suoritettava takautuvasti. Isolle toimijalle on tärkeää, että pystymme itse järjestämään kaikki koulutukset, joka antaa joustavuutta ja liikkumavaraa meidän omalle toiminnallemme.

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

Kannatamme ehdotusta. Haluamme tässä kohtaa nostaa esiin myös sen, että mikäli ajoluvan myöntämisen estäviä tuomioita tulee ajoluvan voimassaoloaikana, olisi ajolupa tällöin peruttava.

Samoin taksiliikenneluvan osalta tulisi ottaa luvan aikana saadut tuomiot huomioon ja toimia sen mukaisesti.

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

Kannatamme ehdotusta. Viranomaisen käsittelyruuhka oli pahimmillaan kevään ja kesän 2019 aikana jolloin menetettiin monta kuljettajaa sen takia, että lupaa ei saatu. Tämä poistaa sen ongelman.

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

Kannatamme ehdotusta.

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

Kannatamme ehdotusta. Tämän osalta olisi hyvä määritellä minimivaatimukset. Koulutus, osaaminen ja ammattitaito tulevat myös olemaan elementtejä, jotka erottavat taksitoimijat toisistaan. Tähän olisi annettava mahdollisuus.

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

Kannatamme ehdotusta. Tässä kohtaa olisi otettava huomioon myös se mahdollisuus, että henkilö A tarvitsee taksiajoluvan, mutta henkilö B käy suorittamassa kokeen henkilön A puolesta henkilön A henkilöllisyyspapereilla. Tällöin pelkästään henkilön A tai B rankaiseminen ei riitä vaan molempien olisi saatava rangaistus. Näin tapahtuu tälläkin hetkellä ja tämä on todellinen ongelma. Samoin jos vilppi toistuu, rangaistusta olisi kovennettava.

Taksipalvelujen saatavuus

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

Kannatamme ehdotusta. Yksi auto saattaa olla useamman yhtiön välityksessä, jolloin yhden auton osalta tiedon toimittajia voi olla useampia ja tiedot saattavat olla osittain päällekkäiset.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Taksikäytössä oleva auto tulisi olla rekisteröity ammattikäyttöön ja tämä tulisi selkeästi näkyä autossa. Jo tällä on hillitsevä vaikutus väärinkäytöksiin.

Nyt autot, jotka ovat rekisteröity ammattikäyttöön ovat aivan eri viivalla tavallisessa henkilökohtaisessa käytössä olevien autojen kanssa, joita käytetään taksiautoina. Mm. Ammattikäytössä olevan auton vakuutusmaksut ovat merkittävästi korkeammat, jopa 4 x. Tähän taksivalaisin ei ole riittävä tunniste. Ammattikäyttöön rekisteröidyt ajoneuvot tulisi merkitä vahvemmin, esim eri värillä rekisterikilvellä.

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

Kannatamme taksamittarin käyttöä aina. Nyt esitetty ehdotus on parempi kuin nykyinen ratkaisu. Se antaa kuitenkin vieläkin paljon liikkumavaraa. Jos tolpalta tulevan asiakkaan kanssa sopii kiinteän hinnan ennen kuin lähdetään liikkelle, mittaria ei ymmärtääksemme tarvitse laittaa päälle ja maksu voidaan maksaa käteisenä, jolloin siitä ei jää jälkeä mihinkään. Tätä opitaan käyttämään aika nopeasti asiakkaiden kanssa.

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

Kannatamme ehdotusta. Tämä on hyvä asia. Toivomme, että asiaa myös valvotaan ja jos liikenneluvan aikana saa tuomion, joka vaikuttaa liikenneluvan saamiseen, tämä otettaisiin huomioon.

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:

Kannatamme ehdotusta. Nykyaikaa olisi se, että dokumentti on elektronisesti saatavilla ja näytettävissä esim. tabletilla. Paperikopio tuntuu hieman vanhanaikaiselta.

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:

Kannatamme ehdotusta. Olisi kuitenkin hyvä huomioida kuljettajan työturvallisuus nimitietojen näkyvyydessä.

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

Pelkkä taksivalaisimen käyttö ei ratkaise ongelmaa kokonaan. Taksivalo on helppo ottaa pois, kun nähdään, että valvontaa on. Samoin on olemassa asiakasryhmiä, mm yritys- ja tilausajot, joissa asiakas ei halua taksivalaisinta auton katolle. Tämä on uuden lakiesityksen mukaan mahdollista mikäli autossa on sopimus asiasta. Autossa on käytännössä mahdollista esittää ajovälitysjärjestelmän välittämä tilaus, jonka kautta päästään kiinni yrityksen toimistolla olevaan sopimukseen. Itse sopimuksien pitäminen autossa on mahdotonta, sillä tilaus voi tulla, kun auto on jo lähtenyt ajoon.

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

Kannatamme ehdotusta. Tämä on hyvä asia! Toivomme koulutusoikeutta samoille tahoille, jotka kouluttavat kuljettajan ajolupa- ja erityisryhmien tarpeisiin. Tämä antaa isoille toimijoille tarvittavaa joustavuutta toimintaan.

Taksipalveluiden hinnoittelu

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

Hinnoitteluun merkittävästi vaikuttava tekijä on tilauskeskusten omistusrakenne ja markkinaosuus. Autoilijoiden omistamat, ison markkina-osuuden omaavat välitysyhtiöt pystyvät nostamaan hintoja merkittävästi ja estämään kilpailun syntymistä. Näin on nyt käynyt usealla alueella.

On hyvä asia, että hinnoittelua tehdään kuluttajalle läpinäkyvämmäksi ja vertailtavammaksi.

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

Kannatamme ehdotusta. On hyvä kuitenkin huomioida, että erilaisten tarrojen liimaaminen auton sivuikkunaan haittaa liikenneturvallisuutta blokaamalla kuljettajan näkyvyyttä sekä estää matkustajan mahdollisuuksia seurata liikkumista sivuikkunasta. Olisi hyvä pyrkiä pitämään sivuikkunan tarrat mahdollisimman pienenä. Samoin tulisi antaa mahdollisuus itse määrittellä miten tuo tarvittava tieto ilmoitetaan: onko se tarra, erillinen näyttö, tai jokin vastaava. Tietosisältö pitää olla kaikilla sama.

Enimmäishinnan määrääminen tuntuu kilpailua rajoittavalta tekijältä, jolla voi olla myös palvelun tarjontaa supistava vaikutus.

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

Tämä tuntuu kilpailua ja palvelun kehitystä rajoittavalta tekijältä. Tämä ei edesauta palveluiden erilaistamista tai uusia palvelun muotoja.

Vaikutusten arviointi

Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:

Vaikutusten arviointi vaikuttaa realistiselta.

Valvonnan osuutta ei ole nyt käsitelty juurikaan. Olisi hyvä huomioida, että osa syy nykyisen lain huonoon toteutumiseen on valvonnan puute. Tähän tulisi nyt lakiuudistuksen myötä kiinnittää enemmän huomiota ja varata resursseja.

Alalle tulon kynnyks on erittäin alhainen tällä hetkellä. Esitetyt muutokset eivät nosta kynnystä kohtuuttomasti.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:

Tämä tuntuu järkevältä ja toimivalta.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomionne muista mahdollisista asioista:

Toivottavasti myös valvontapuoli otetaan huomioon lakiuudistuksen yhteydessä. Mikään uusi asia ei mene käytäntöön, jollei sen toimeenpanoa valvota. Muutos taksimarkkinassa on ollut valtava ja se on aiheuttanut paljon kipuilua. Lakitulkinat ovat olleet sekavia ja toimeenpanot hyvin kirjavina. Olisi todella tärkeää, että valvonta otetaan mukaan suunnitteluvaiheessa ja siihen varataan riittävästi

resursseja. On selvää, että näin ison murroksen läpivieminen taksimarkkinassa vaatii myös valvontaa, ohjeistusta ja tukea.

Rajala Kati
Cabonline Finland Oy