

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:

Pääsääntöisesti arvio on oikean suuntainen. Henkilövahinkojen määrän laskuun voi olla osa syynä myös ajoneuvokaluston parantunut kolariturvallisuus. Kuljettajakoulutuksen poistuminen näkyy selvästi asiakkailta saaduissa palautteissa, erityisesti erityisryhmien kokema turvattomuus on todellista. Luvanhaltijalle määrätty velvollisuus opastaa ja kouluttaa kuljettajiaan ei ole toiminut halutulla tavalla. Alalle on tullut paljon uusia yrittäjiä, joilla ei ole aiempaa kokemusta alalla toimimisesta ja sitten heidän pitäisi opastaa omia uusia kuljettajiaan. Myös haja-asutusalueilla on palveluiden tarjonta vähentynyt ja myös päiväsaikaan on vaikeaa saada palveluja yöajasta puhumattakaan.

Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

On erittäin hyvä, että tämän kaltainen koulutus tulisi pakolliseksi niille uuden lain voimaantulon jälkeen ajolupansa hankkineille kuljettajille, jotka toimivat tai tulevat toimimaan kuljettajina erityisryhmien asiakkaita kuljettavissa takseissa.

Myös niille jo vuosia alalla toimineille kuljettajille on käytännön osion käymisestä varmasti apua, tietojen kertaamiseksi ja käytännön asioiden päivittämiseksi.

Esityksessä olisi hyvä olla maininta, voidaanko koulutuksen teoriaosuutta suorittaa etäopiskeluna, verkkokoulutuksena tai muussa digitaalisessa ympäristössä. Käytännön osio toki suoritettava lähiopetuksena.

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:

Esitys on hyvin samankaltainen kuin kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen koulutuskeskuksilta vaadittavat edellytykset ovat ja hyvä niin. Taksinkuljettajia on määrällisesti huomattavasti pienempi määrä kuin kuorma- ja linja-auton kuljettajia, mutta he jakautuvat maantieteellisesti ympäri valtakuntaa, olisi hyvä miettiä, voitaisiinko ehdotetut taksinkuljettajille tarkoitetut koulutuspaketit jotenkin saada lisättyä jo olemassa oleville koulutuskeskuksille, niiden niin halutessaan, ainoastaan lisäys erillisellä hakemuksella, näin koulutuspalveluja olisi saatavilla nopeasti laajalle alueella. Nykyisinkin linja-auto kuljettajille on koulutusohjelmia erityisryhmien kohtaamiseen, eli osaamista löytyy kyllä, ja kynnys toiminnan laajentamiseen ei olisi liian korkea.

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

Asia on esitetty ehdotetussa tekstissä epäselvästi.

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

Ei kommentoitavaa

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

Toimiva esitys.

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

Kokeessa pitäisi olla kysymyksiä myös hinnoittelun muodostumisen ymmärtämisestä ja maksutapahtumista sekä kuitinantovelvollisuudesta.

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

-

Taksipalvelujen saatavuus

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

Tietojen luovutus antaa viranomaisille luotettavaa tietoa alan tilanteesta, kunhan tietojenkeräämien tapahtuu aukottomasti.

Esityksessä ei ole ehdotettu mitään varsinaisia toimia taksipalveluiden saatavuuden takaamiseksi kaikkialle ja kaikkina aikoina. Yksi koko taksiuudistuksen merkittävimmäksi ongelmaksi on muodostunut taksipalvelujen saatavuuden heikentymien, päivystysvelvollisuuden ja asemapaikan velvoitteen poistumisen myötä. Maaseudulla asuu paljon ikäihmisiä ja alueilla julkistaliikennettä ei ole ollut enää vuosikymmeniin, nyt taksejakaan ei saa kaikkialle kaikkina aikoina, edes ennakkoon tilaamalla.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Ehdotuksessa tietoja kerätään ja säilytetään toiminnanharjoittajan toimesta, mutta harmaantalouden kitkemiseksi kaikki kerättävät tiedot pitäisi reaaliaikaisesti siirtää johonkin hyväksytyyn palveluun, josta viranomaiset saisivat ne tarvittaessa. Vilpintekijöillä ei tunnu tiedot säilyvän kovinkaan hyvin tallessa tarkastuksia varten. Ymmärtääkseni Ruotsissa on järjestelmä, jossa jokainen toimija on pitänyt liittyä johonkin hyväksytyyn tietoa keräävään palveluun, oli se sitten taksamittarijärjestelmän ylläpitäjä tai maksuliikennejärjestelmän ylläpitäjä.

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

Ehdottoman hyvä asia, että luotettava mittalaite tulee pakolliseksi esitetyllä tavalla. Pitäisikö jopa vielä tarkemmin määritellä mikä riittävän luotettava tapa mitata aikaa tai/ja matkaa. Erilaiset satelliittipaikannuspohjaiset ratkaisut tekevät tuloaan, mutta onko luotettavuus ja tarkkuus vielä riittävä?

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

Näinhän asian piti olla jo edelliselläkin kerralla, mutta jostain syystä asia ei toteutunut suunnitellusti, nyt esitetty malli korjaisi edellisen virheen. Lisäisin jopa maininnan, että ennen luvanvaraisen toiminnan aloittamista on ilmoitauduttava arvolisäverovelvolliseksi ja haettava ennakkoperintärekisteriin.

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:

Valvonnan kannalta on ehdottaman kannatettava asia.

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:

Kannatetaan varauksetta

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

Toimiva ehdotus, kyllä taksiauton pitää erottua selvästi muista autoista ja taksivalaisiin on siihen riittävä varuste.

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

Koulutuksen ja kokeen puute on tuonut alalle liikaa alaa tuntemattomia toimijoita, joiden toiminta on alentanut kansalaisten luottamusta taksijärjestelmää kohtaan. Kokeen pitää olla riittävän tiukka, että sillä on tieto ja taitoja todella mittava vaikutus.

Taksipalveluiden hinnoittelu

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

Tällä hetkellä taksimatkoja hinnoitellaan pääsääntöisesti joko aikaan ja matkaan (dublex) tai aikaan tai matkaan (simplex) perustuvalla hinnoittelulla, kuluttajien on erittäin vaikea eroittaa näitä toisistaan, samoin esimerkkimatkan hinnan määräytyminen simplex taksalla riippuu paljolti liikennetilanteista, siis kuinka paljon auto on liikkunut ja kuinka paljon seissyt paikallaan matkan aikana. Olisi kuluttajan kannalta paljon selkeämpää, jos määrättäisiin käytettäväksi ainoastaan dublex hinnoitetta, jolloin myös esimerkkimatkojen hinnat olisivat todellisia ja verrattavissa toisiinsa helposti.

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

Ehdotimme jo edellisellä kerralla nyt esitettyä mallia.

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

On hyvä, että on mahdollisuus puuttua hinnoitteluun jos ilmenee ylilyöntejä.

Vaikutusten arviointi

Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:

-

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:

Kyllä kuusi kuukautta riittäisi myös yrittäjä koulutuksen ja kokeen määräajaksi 12 kk sijasta.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomionne muista mahdollisista asioista:

Edelleenkin uusille taksinkuljettajiksi aikoville ei olla esittämässä alalle tulokoulutusta, mikä on huono asia, pelkän kokeen hyväksyttävästi suorittamien ei anna varmuutta henkilön sopivuudesta alalle. Riittävällä koulutuksella voitaisiin antaa edes jonkinlaiset perusvalmiudet taksinkuljettajana toimimiseen, niin kun ennen lakimuutoksia oli. Kaiken koulutuksen poistuminen näkyy nyt selvästi taksitoiminnassa, asiakkaiden kokeman luottamuksen laskuna.

Kima Timo
Rahtarit ry