

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:

Nykytilaa on arvioitu ansiokkaasti, mutta kokemus 1.7.2018 voimaan astuneesta laista on vielä varsin vähäistä. Kuten perusteluissakin todetaan, nyt voimassa olevaan lainsäädäntöön sopeutuminen on vasta alkuvaiheessa. Lainsäädännön muuttaminen tässä vaiheessa johtunee kärsimättömyydestä, eikä johda nyt esitetyssä muodossaan vallitsevan tilanteen merkittävään paranemiseen tai edes markkinoiden luonnollisen muodostumisen ja palvelun paranemisen nopeuttamiseen.

Kuluttajien pitäminen tyytyväisenä on taksirytysten, ei lainsäätäjän asia. Pääosassa Suomea asiakkailta on valinnanvaraa, joka ohjaa markkinoita kohti uutta tasapainotilaa. Se ottaa aikansa, huonot; epäluotettavat, liian kalliit tai huonosti palvelevat yritykset poistuvat kun asiakkaita ei riitä.

Lakiluonnoksessa ei oteta kantaa kansainvälisesti taksialalla puhuttavaan aiheeseen, johon kannan ottaminen korjaisi itsessään pääosan lakiluonnoksessa esitetyistä parannuksista: onko taksinkuljettaja yrittäjä vai palkkatyössä? Taksityö on suorittavan työn ammatti, ja mm. Kaliforniassa on linjattu, että mm. Uber-kuljettajat ovat palkkatyössä riippumatta siitä, omistavatko he käyttämänsä taksin.

Hallituksen kannattaisi ohjata taksialaa kohti suurempia taksirytyksiä, jotka vastaisivat toiminnasta kokonaisvaltaisesti sekä asiakkaan suuntaan, että samalla palkkakuljettajan kohtuullisista työehdoista. Taksiala toimii tehottomasti niin kauan, kunnes alalle saadaan käyttöön yleissitova TES joka pitää huolen siitä, että kuljettajan tekemällä työllä ja ajankäytöllä on oikea arvo.

Taksien saatavuuteen liittyvä pohdinta ja siihen liittyvät toimet ovat täysin irrelevantteja, kun tähtäimessä on markkinaehtoinen palvelu. Mikäli jossakin on kysyntää, palvelu sinne syntyy markkinaehtoisella hinnalla. Julkiset toimijat (Kela ja kunnat) voivat omissa sopimusehdoissaan vaatia palveluntarjoajiltaan tiettyä saatavuutta, joka samalla varmasti ohjaa kyseisten palveluntarjoajien tarjontaa muille asiakkaille.

Kevään aikana on opittu, että esimerkiksi pankkikorttien maksutapahtumien seurannalla saadaan hetkessä nopeampaa ja laadullisesti erinomaisen tarkkaa tietoa kulutuskäyttäytymisestä ja sen muutoksista. Lakiin tehtävät muutokset ovat nyt enemmänkin kuulopuheiden kuin tiedon perusteella laadittuja.

Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

On tärkeää, että erityisryhmät saavat heille soveltuvaa palvelua. Turvallisuus ja asiallinen palvelu on jokaisen asiakkaan oikeus. Tätä voidaan turvata koulutuksella.

Taksinkuljettajan työ opitaan kuitenkin käytännössä. Arvioimme, että entisen, käytännössä kahden viikon taksikurssin aikana kuljettajakokelas oppi 2% työssä tarvittavista tiedoista ja taidoista. Loput 98% opittiin työn aikana, ensimmäisten kuukausien jälkeen taitotaso nousi 50% ja seuraavan kymmenen vuoden aikana loput 50%.

Taksilakimuutoksen yhteydessä merkittävä osa ammattilaisista siirtyi alalta pois, ja alalle on tullut uusia kuljettajia, jotka vasta ovat keräämässä ammattitaitoaan. Erityisryhmien kokema epävarmuus johtuu tästä. Näkemyksemme mukaan koulutusvaatimukset eivät sinällään nosta palvelun tasoa, mutta tekevät sen mutkan kautta: Kun koulutusvaatimukset nostavat alalletulokynnystä, alalle ei tule niin paljon uusia kuljettajia. Näin vanhojen kuljettajien tulotaso nousee, joka taas johtaa pysyvyyden kautta korkeampaan ammattitaitoon ja alan arvostukseen. Koulutusvaatimussuunnitelmat ovat niin ollen kannatettavia, vaikka muutaman päivän koulutuksesta ei ole suoraa hyötyä.

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:

On kannatettavaa, että koulutusorganisaatiolta vaaditaan valtakunnallisesti yhtenevää (minimi)opetusta.

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

-

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

Väliaikainen todistus on hyvä muutos ja helpottaa kuljettajien työllistymistä.

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

-

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

-

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

Mikäli vilpilliset koesuoritukset ovat merkittävä ongelma tulisi kokeiden järjestelyä parantaa. Pelote seuraamuksista helpottaa toki, mutta koejärjestelyjen parantaminen olisi se oikeampi tie.

Taksipalvelujen saatavuus

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

Taksien saatavuuteen liittyvä pohdinta ja siihen liittyvät toimet ovat täysin irrelevantteja, kun tähtäimessä on markkinaehtoinen palvelu. Mikäli jossakin on kysyntää, palvelu sinne syntyy markkinaehtoisella hinnalla. Julkiset toimijat (kela ja kunnat) voivat omissa sopimusehdoissaan vaatia palveluntarjoajiltaan tiettyä saatavuutta, joka samalla varmasti ohjaa kyseisten palveluntarjoajien tarjontaa muille asiakkaille.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Harmaan talouden kitkemiseksi tarvitaan tiukempia toimia. Pimeitä kyytejä voidaan estää tehokkaasti vain taksiautojen sijaintien seurannalla - pelotteella - joka vaikuttaa mahdolltomalta toteuttaa. Hollannin takseissa on erittäin tarkka seurantalaitteisto, jossa auton verovapauden/alennuksen säilyttämiseksi on tehtävä jokaisesta matkasta selko.

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

Tolpalta kyytiin noustessa on loogista, että käytössä on sinetöity taksamittari – neutraali laite joka mittaa palveluun käytettävää aikaa ja kuljettua matkaa.

Taksamittarien säätäminen pakolliseksi jokaiseen taksiluvalla ajavaan autoon tuo alalle kustannuspainetta. Mittaripakko voitaisiin asettaa vain kuluttajia/tolpalta ajaviin autoihin. Uusien tallennettavien asioiden lisääminen nykyisiin laitteisiin aiheuttaa laitevalmistajille kovan haasteen.

Lainsäädännössä olisi hyvä huomioida, että esimerkiksi kuntien järjestämien kuljetusten hallinta- ja laskutustiedoissa on tärkeää sujuvasti liittää hintatietoihin yhteen tilaus- ja matkustajatiedot. Ko. tietojen yhteensovittaminen on helppoa, kun matkan toteumatiedot havainnoidaan jopa kunnan itse tarjoaman tilauspäänteen avulla taksamittarin sijaan. Mikäli ko. Tiedot pitäisi mitata taksamittarilla, muodostuisi palvelun toteuttamisen kokonaisuus merkittävästi nykyistä kalliimmaksi. (esim Helsingin Matkapalvelu). Kyseinen sääntely on niin ollen syytä osoittaa koskemaan vain kuluttajien järjestämiä kyytejä.

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

Y-tunnus on yritystoiminnan perusta. Hyvä muutos.

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:

Taksinkuljettajan vastuun lisääminen helpottaa lupavalvontaa.

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:

Tässäkin, jos kaikki toimisivat taksikeskusten alla hinnoittelun vertailu ja reklamointi olisi helpompaa

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

Taksivalaisin on globaalisti käytössä oleva taksiauton tunnus. Sen lisääminen taksiauton vaatimukseen on hyvä muutos.

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

Yrittäjäkoulutuksen tuominen takaisin on erittäin kannatettavaa. Varsinkin suurien kaupunkien uudet yrittäjät ovat merkittävässä osin maahanmuuttajataustaisia, joiden kyky selvittää asiat on valitettavasti keskimäärin huono. Uusia pienyrittäjiä on syytä suojella ainakin perusasioissa virheiden tekemiseltä, alv, eläke, ja muut yrittämiseen kuuluvat asiat olisi syytä saada kuosiin jo aluksi.

Koulutuksessa olisi tärkeää, että se jatkuisi myös yrityksen perustamisen jälkeiseen aikaan. Etukäteen käytävä koulutus on kuljettajakoulutuksen kaltainen – on vaikea ymmärtää asioita oikeasti ennen kuin niitä on käytännössä tehnyt. Pienyritysten mentorointi voisi olla myös toimialan kattoyhdistysten tehtäväkentässä liittymis-/jäsenmaksun vastineena.

Taksipalveluiden hinnoittelu

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

Laissa ei tulisi säätää hintarakenteesta. Kukin saa hinnoitella kuten tahtoo. Käytännössä toimijat seuraavat toisiaan – uusi taksamalli siirtyy kaikille jos on toisia parempi tai houkuttelevampi. Näin kävi myös taksilain muutoksen jälkeen.

Hinnan määräytymisperusteet on hyvä esittää etukäteen, kuten kaupassa tulee esittää yksikköhintoja tuotteille vertailun helpottamiseksi. Mutta näin ei ole monellakaan toimialalla – putkimiehen voi tilata kotiin ja jännittää viikon onko lasku 100e vai 1000e.

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

Koettuun hintojen nousuun on syynä taksilain muutoksesta johtuvan tehottomuuden lisääntyminen. Samoja keikkoja varten on nykyään enemmän autoja, säällisiä tuloja varten yhdestä kyydistä tarvitaan enemmän tuloja. Toimijat eivät ole saaneet toimintaansa vielä tehostettua esim. sopeuttamalla kapasiteettia vastaamaan kysyntään. Kiinteiden hintojen tarjoaminen yleistyy, kun yksikköhintoja on vaikea verrata, suunta on hyvä. Ei ole syytä ryhtyä sääntelemään hintoja nykyistä enempää. Mm. haja-asutusalueilla hiljaisina aikoina uusia hinnoittelumalleja tarvitaan. "Herään ja tulen kuljettamaan sinut, mutta palvelu maksaa 100€".

Myös vertailuhintojen esittämisvaatimukset ovat irrelevantteja. On hyväksyttävä fakta, että tolpalta kyytiä hakevan asiakkaan mahdollisuudet hintavertailuun ovat rajallisia. Kun tolpalta taksin kyytiin nouseminen ei enää ole houkuttelevaa, asiakas pyrkii tilaamaan kyydin jolloin luotettavuus lisääntyy.

Taksitolpalta asiakkaiden palvelun suurin ongelma on hintatietojen vertailun sijaan palveluntarjonnan kirjavuus. Kärjistetyksi tolpalta palvelevat vain ne taksit, joiden laatu ei riitä minkään taksikeskuksen kautta toimimiseen. Se aiheuttaa taksitolpille levottomuutta, laatu- ja hintaongelmia.

Kuluttajasuojamekanismien käytännön toteutuminen on erittäin haastavaa yksittäisen taksinkuljettajayrittäjän ollessa ainoa taho, joka palvelusta vastaa.

Erittäin toimiva malli tolppakyytien helpottamiseksi olisi ottaa mallia Hollannista, jossa taksitolpilta saa asiakkaita palvella vain riittävän suurien taksiyritysten (50-100autoa) toiminnan piiriin kuuluvat taksit. Näin tolpilta taksin kyytiin nousevat tietäisivät, että mikäli kyydissä on hinta- tai muita haasteita, on olemassa oikea taho, joka mahdollisesta reklamaatiosta vastaa.

Yksittäiset taksiryttäjät näin ollen kerättäisiin aina jonkun taksikeskuksen (yhden tai useamman) alle. Mikäli joku yrittäjä ei pystyisi täyttämään minkään taksikeskuksen laatuvaatimuksia, hän ohjautuisi käytännössä alalta ulos sen sijaan että jäisi yksin asemalle päivystämään.

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

Erityisryhmien lisäpalvelujen hinnat ovat seuranneet yhteiskunnan ostamien palvelujen hintoja. Se yksistään riittää takaamaan hintojen pysymisen kohtuullisena. Vaikka ajatus on hyvä, se ei toimi, ja lainsäätäjän ei tule puuttua hinnoitteluun tai sen osaan kuten tässä pyritään.

Vaikutusten arviointi

Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:

Koulutusten ja uusien laitteiden hankinnan kustannukset ovat hetkessä merkittäviä kuluja taksirytyksille. Useille alan pitkäaikaisille ammattilaisille on varmasti haastavaa motivoitua koulun penkille, mutta yhtenäiset vaatimukset ovat tasapuolisia. Lisäkustannukset karsivat kokeilijoita, joten työllisyys ja kuljettajien löytäminen vaikeutuu, mutta asiakkaat kokevat sen kuljetusten laadun nousuna.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:

Kiire tulee. Laki säädetään aikaisintaan loppuvuodesta ja alan toimijoille pitää varata aikaa sopeutua uuteen lakiin joko voimaantulon siirtämisellä tai siirtymäajoilla. Laitesäännösten tiukentaminen luo paineen sekä laitevalmistajille että taksirytyksille.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomionne muista mahdollisista asioista:

-

Lankila Antti
Menevä Oy