

21.2.2020

Liikenne- ja viestintäministeriö

TAKSISÄÄNTELYN TOIMIVUUS, ARVIOMUISTIO

Suomen Taksiliitto kiittää mahdollisuudesta lausua Liikenne- ja viestintäministeriön ”Taksisääntely toimivuus” arviomuistioista. Arviomuistio on varsin laaja kokonaisuus ja sisältää peräti 50 ministeriön asettamaa kysymystä. Vaikka muistio on rakenteellisesti looginen ja kohtuullisen helposti sisäistettävä, niin koko taksisääntelyn toimivuuteen liittyen lausuntoaika on kohtuuttoman lyhyt, vain kolme viikkoa. Olemme pyrkineet lausunnossamme huomioimaan erityisesti esitetyt kysymykset ja teemat, mutta samalla olemme laajentaneet annetun aikataulun puitteissa omaa arviotamme sääntelyn toimivuudesta.

Odotamme, että tästä alkaa avoin, toimialan osaamista arvostava keskustelu. Sen lopputuloksena taksisääntelyä korjataan kuluttajien eduksi siten, että rehelliset ja luotettavat taksiryttäjät pystyvät tuottamaan korkeatasoista taksipalvelua koko maan alueella sosiaalisesti oikeudenmukaisilla markkinoilla, joilla on yhdet ja yhteneväiset valvottavissa olevat pelisäännöt kaikille.

TIIVISTELMÄ**Taksimarkkinat ovat yhdet ja yhtäläiset markkinat**

Suomen taksimarkkinoita ei tule missään tapauksessa säädellä eri tavoin riippuen siitä, miten tai mistä kuluttaja on matkansa tilannut, miten matka maksetaan, mitä asiakasryhmää kuluttaja edustaa tai saako matkustaja jotakin yhteiskunnallista tukea matkaansa. Suomalaiset taksiryttäjät ja -yritykset tarjoavat palveluitaan monin eri tavoin moniin erilaisiin tarpeisiin. Lainsäädännön ja määräysten tulee olla yksiselitteiset, ymmärrettävät ja tasapuoliset kaikille samoilla markkinoilla toimiville yrityksille ja ryttäjille.

Harmaa talous ja yhteiskunnallisten vastuiden välttäminen tulee estää

Verohallinto on omissa selvityksissään ja lausunnoissaan esittänyt vakavan huolensa harmaan talouden lisääntyvistä ongelmista. Taksitoimialalla ryttäjäksi ryhtymisen vaatimukset ovat varsin vähäiset. Taksirytyksellä ei ole kiinteätä toimipaikkaa eikä taksirytystä edes välttämättä tunnusteta ulkoisesti mitenkään ja tämän lisäksi kirjanpito ja kuitinanto voi perustua ruutupaperille kirjattuihin merkintöihin. Muun muassa näistä syistä toiminnan valvonta on lähes mahdotonta. Jos nyt ei nopealla lainsäädännön muutoksella edellytetä tehokkaita toimenpiteitä, niin rehellisten ja vastuunsa hoitavien ryttäjien toimintaedellytykset menetetään.

Turvallisuus ja hinnoittelu

Taksiryttäjänä ja taksinkuljettajana toimiminen on luvanvaraista toimintaa. Luvanvaraisuuden perusteena on asiakasturvallisuus niin fyysisen

21.2.2020

koskemattomuuden kuin luotettavan palvelun varmistamiseksi. Tällä hetkellä lupa ei takaa valitettavasti minkäänlaista osaamista ja ammattitaitoa, jolla em. kuluttajan oikeuksia ja turvaa on haluttu parantaa. Lupien myöntämisen perusteet tulee arvioida, liikennelupa tulee saada ajoneuvokohtaiseksi ja taksi tulee olla aina tunnistettavissa. Hinnan pitää perustua ilmoitettuun tietoon ja hinnan määrittelyn tulee olla luotettavaa. Hintasääntely ei ole mahdollista, mutta yhtenäisiä hinnoitteluperusteita on syytä harkita, kuitenkin estämättä kiinteitä hintoja tai hinnoista tapauskohtaisesti sopimista.

Laatu

Laatu on yritysten kilpailukeino, siltä osin suurin vastuu on toimialalla ja toimialan yrityksillä itsellään. Julkisissa hankinnoissa laatuun, osaamiseen, ammattitaitoon ja palvelukykyyn on syytä kiinnittää entistä enemmän huomiota. Erityisesti esteettömien kuljetusten sekä muutoin kuluttajina heikommassa asemassa olevien henkilöiden kuljetuspalveluiden kilpailutuksissa laatutekijöitä on korostettava riittävästi ja erityisesti kilpailutuksen jälkeen laatutekijöitä on valvottava ja edellytettävä hankinnan kuvauksen mukaista palvelua.

Saatavuus

Taksipalvelut ovat oleellinen osa julkista kaikille avointa joukkoliikennettä. Jotta kuluttajalla on mahdollisuus käyttää julkista liikennettä, tulee liikenneasemille pääsyt olla mahdollista. Yhteiskunta korvaa useille kansalaisille eri lakien perusteella kuljetuskustannuksia, joista osa kohdistuu taksiliikenteeseen. Julkisten hankintojen prosesseja pitää pystyä kehittämään siten, että hankinnoilla pystytään tukemaan liikennepalveluiden saatavuutta muutoinkin.

Välityskeskukset

Välityskeskuksille, erityisesti ”perinteisille taksien tilauskeskuksille”, ollaan toisaalta esittämässä mittavia vaatimuksia kuluttajien eduksi, mutta samalla halutaan rajoittaa välityskeskusten mahdollisuutta tuottaa palveluita. Laki liikenteen palveluista tuntee välityskeskuksia laajemman termin, välityspalvelun, mutta arviomuistiossa ja KKV:n selvityksessä on haluttu arvioida tilannetta kapeammin. Myös välityspalveluiden osalta on oleellista, että toimintaa säädellään yhtenäisellä, tasapuolisella ja oikeudenmukaisella lainsäädännöllä, eikä esitetä eri tavoin toimivilta välityspalvelun tuottajilta erilaisia vaatimuksia. Jos välityspalveluiden osalta on olemassa kilpailuoikeudellisia puutteita, niin niihin on puututtava, eikä jatkettava tätä pian kaksi vuotta jatkunutta vihjailua mahdollisista puutteista. Välityspalveluyritysten osaltakin on kohtuullista noudattaa syyttömyysolettamaa.

Arviomuistiosta pois jääneet aiheet

Arviomuistio on puutteellinen ainakin seuraavilta osiltaan: a) laiton liikenne, b) ulkomaisten toimijoiden tiedon tuottaminen, c) valvonnan käytännön ongelmat ja autokohtainen liikennelupa, d) osa-aikaisuuden suosimiseen liittyvät ongelmat, e) puutteelliset sanktiot. Myöskin alalle tulemisen vaatimusten myönteiset seikat ovat jääneet vaille minkäänlaista huomiota.

21.2.2020

TAKSIMARKKINAT OVAT YHDET JA YHTÄLÄISET MARKKINAT

Taksisääntelyn toimivuutta ja kehittämistä arvioitaessa on oleellista, että ymmärretään taksimarkkinoiden olevan yhdet ja yhtäläiset markkinat koko maassa kaikkien yrittäjien osalta. Markkinoita ei voi sosiaalisesti, oikeudenmukaisesti ja tasa-arvoisesti kaikkia toimialan yrittäjiä ja yrityksiä kohdellen jakaa lainsäädännön näkökulmasta eri segmentteihin.

Arviomuistiossa kuvataan taksimarkkinat monilta osiltaan hajaantuneina ja eri toimintamalleihin jakautuneina segmentteinä. Suomalainen taksimarkkina ei toimi pääsääntöisesti muistiossa kuvattuihin eri segmentteihin voimakkaasti jakautuneena.

Suomessa taksiyrittäjän toimeentulo perustuu laajaan, erilaisiin tarpeisiin ja tilanteisiin sopivaan palvelukonseptiin. Taksimarkkinat ovat niin pienet maassamme, että yrittäjä ei voi valikoitua yksinomaan taksin tilaustavan, maksutavan tai kilpailuttamismallien mukaisesti rajattuun segmenttiin.

Yksi taksiyritys ottaa tilauksia vastaan monin eri tavoin

Suomalainen taksiyrittäjä ottaa tilauksia vastaan monin eri tavoin. Yrittäjä, joka ottaa tilauksia vastaan taksien tilausvälityskeskuksen välittämänä, ottaa tilauksia vastaan pääsääntöisesti aina myös puhelimitse, erilaisin sovelluksin, taksiasemilta ja -tolpilta, kadulta ns. ”käsipystyinä” ja jopa ennakkotilauksina siten, että asiakas käy yrittäjän kotona sopimassa kuljetuksesta.

Yksi taksiyritys ottaa maksuja vastaan monin eri tavoin

Maksuvälineiden osalta tilanne on vastaava. Taksissa voi pääsääntöisesti maksaa aina käteisellä ja maksuaika- ja luottokorteilla. Lisäksi taksissa voi melko yleisesti maksaa erilaisin maksusovelluksin, mm. MobilePay, ja sen lisäksi tilaussovellusten erilaiset maksutavat ovat käytettävissä varsin laajasti. Erityisesti sopimuskuljetuksia hoidetaan jälkikäteisellä laskutuksella ja jonkin verran yksittäisiä kuljetuksiakin hoidetaan ns. ”pankkisiirrolla” tai muutoin velaksi.

Yksi taksiyritys suorittaa monin eri tavoin hankittuja kuljetuksia

Taksiyrittäjät hoitavat myös hyvin laajasti eri tavoin hankittuja kuljetuksia. Kuntien, kaupunkien ja muiden julkisten hankintayksiköiden kilpailutusten perusteella yrittäjät hoitavat monia erilaisia kuljetuksia, vaikka hoitavat samanaikaisesti myös mahdollisia sopimuskuljetuksia ja yksittäisiä eri kanavia tulevia tilauksia.

Taksiyrityksen liiketoiminnan laajuus ei ole peruste erilaiselle sääntelylle

Vaatumusten eriyttäminen ei myöskään ole perusteltua sen mukaan, kuinka paljon joku taksiyritystoimintaa harjoittaa. Jo pelkästään arvonlisäverotukseen liittyvät rajat ovat taksiliiketoiminnassa ongelmallisia kilpailullisesti. Jos osa-aikaista tai sivutoimista taksiyrittäjyyttä säädellään eri tavoin kuin yrittäjää, jonka tavoitteena on saada taksitoiminnasta elantonsa itselleen ja perheelleen, niin kilpailutilanne on todella vaikea. Erityisesti tämä heijastuu saatavuuteen. Jos osa-aikainen tai sivutoiminen yrittäjä tulee hoitamaan kevyemmillä vaatimuksilla liiketoimintaa alueella, jossa päätoimiset yrittäjät ovat kannattavuuden rajamailla, niin silloin tällainen kevyemmin vaatimuksin toimiva yrittäjä vie kannattavuuden raskaammin

21.2.2020

vaatimuksin toimivalta päätoimiselta yrittäjyydeltä ja toiminta loppuu ja saatavuuteen tulee lisää ongelmia.

Taksimarkkinoita ei pidä sääntelyn näkökulmasta jakaa erilaisiin segmentteihin

Taksimarkkinoita ei pidä siis jakaa erilaisiin segmentteihin ja säädellä näitä erilaisia segmenttejä lainsäädännöllisesti eri tavoin. Tämä johtaa vaikeisiin lain tulkintoihin, vaikeuksiin noudattaa eri tilanteissa eri tavoin lain säädöksiä ja erityisesti tämä vaikeuttaa palveluiden tuottamista tehokkaasti ja taloudellisesti siten, että kuluttajalle pysytään tarjoamaan hänen tarvitsemaansa palvelua kohtuullisilla kustannuksilla ja kohtuullisella saatavuudella.

Yrityksen pääasiallinen toimiala ei pidä johtaa erilaiseen sääntelyyn

LVM:n arviomuistiota käsittelevässä tilaisuudessa matkailualan edunvalvontajärjestön edustaja oli vaatimassa lisää vapautuksia edustamalleen toimialalle. MaRa ry:n edustaja totesi 10.2.2020 tilaisuudessa, että heillä on merkittävä kilpailuneutraliteettiongelma, kun osa matkailupalveluyrityksistä ei ole lain vaatimuksista huolimatta hankkinut taksiliikennelupaa ja osa on hankkinut. MaRa ry:n edustaja piti tätä epätasa-arvoisena ja kilpailullisesti ongelmallisena tilanteena omassa puheenvuorossaan.

Taksiliitto on tästä MaRa ry:n kanssa aivan samaa mieltä. Lupavaatimusten tulee olla kaikille yrittäjille samat ja yhteneväiset. Ei ole oikeudenmukaista eikä myöskään perusteltua, että samaa liiketoimintaa harjoittavia yrittäjiä kohdellaan eri tavoin riippuen siitä, mikä heidän mahdollinen toimialansa on. MaRa ry:n edustajan ratkaisumalli tähän heidän toimialansa sisäiseen kilpailulliseen tasavertaisuuteen oli, että koti- ja matkailupalveluyrityksiltä ei henkilöiden kuljettamiseen tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan (*ammattimainen kuljettaminen tiellä*) tarvita lupaa.

MaRa ry:n edustaja perusteli tätä myös sillä, ettei heiltä pitäisi ko. lupaa edellyttää, koska luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen rekisteröityjen ajoneuvojen vakuutusmaksut ovat yksityiskäyttöön rekisteröityjä ajoneuvoja kalliimmat. Oleellista on, että vakuutusmaksut määräytyvät vahinkoriskin mukaisesti ja Liikennevakuutuskeskuksen mukaan ammattimaisessa käytössä olevin henkilöautojen vahinkoriski on muita henkilöautoja suurempi.

Olisi täysin kohtuutonta, että osa ammattimaista henkilöliikennettä korvausta vastaan harjoittavista yrityksistä vapautettaisiin liikennelupavaatimuksesta, sillä perusteella, että ko. toimialan yrityksistä osa tietoisesti rikkoo liikennepalvelulain vaatimuksia nykyisellään ja toisaalta sillä perusteella, että näin ko. toimialan yritykset saisivat vakuutuksensa edullisemmin.

Taksimarkkinat Suomessa ovat yhdet ja yhtäläiset, jolloin sääntelyinkin tulee olla yhtäläistä kaikille

Yhdet markkinat – yhdet pelisäännöt, on erinomainen lähtökohta taksisääntelyn uudistamiselle kaikilta osiltaan. Tästä lähtökohdasta sääntelyn uudistaminen johtaa parhaaseen mahdolliseen lopputulokseen niin turvallisuuden, saatavuuden, hinnoittelun, harmaan talouden, laadun kuin välityspalvelunkin näkökulmasta. Tästä lähtökohdasta sääntelyä uudistamalla hyötyjinä ovat niin kuluttajat ja muut taksin

21.2.2020

käyttäjät, yhteiskunta kuin toimialalla palveluita tuottavat yritykset ja yrittäjät sekä heidän työntekijänsä.

HARMAA TALOUS

Taksiliikenteen tasapuolisuuden, sosiaalisen oikeudenmukaisuuden ja kilpailuneutraaliteetin näkökulmasta suurin ongelma tällä hetkellä on harmaa talous ja siihen liittyvät ongelmat. Markkinoilla, joilla veronmaksu ja muiden yhteiskunnallisten veloitteiden hoitamisen valvonta ja seuranta on käytännössä mahdotonta, on rehellisten vastuunsa kantavien yrittäjien vaikea toimia.

Arviomuistion kuvaus taksiliikenteen harmaan talouden ongelmista

Laki liikenteen palveluista on ollut voimassa nyt lähes 20 kuukautta, kohta siis kahden vuoden ajan. Lain muutoksen myötä toimialalla erilaiset harmaan talouden ilmiöt ovat lisääntyneet merkittävästi. Tähän viittaavat aivan yksiselitteisesti jo nyt saatavilla olevat tilastoaineistot sekä käytännön kokemukset, joista julkisuudessa on eri tahojen toimesta kerrottu varsin laajasti.

Jostakin syytä arviomuistiossa harmaan talouden ongelmaa jopa vähätellään. Liikenne- ja viestintäministeriön tilaisuudessa 10.2.2020 arviomuistiota esiteltäessä tämä ongelma sivuutettiin varsin lyhyesti ministeriön edustajan puheenvuorossa. Verohallinnon selvitykset, Tilastokeskuksen tilastot ja erityisesti Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikön sekä Yritysvero-yksikön puheenvuoroissa ongelman todellinen tilanne tuli varsin selvästi kuvattua.

Kun Verohallinto on ongelman tiedostanut ja siihen korjaustoimia vaatinut, niin miksi LVM:n arviomuistiossa näihin ongelmiin ei haluta puuttua? Jopa tiedotusvälineet ovat tähän puuttuneet ilmaisuilla ”taksiiudistus avasi paraatiovet talousrikollisille” (www.iltalehti.fi 10.2.2020), ”maksettu matka häviää järjestelmästä – ja samalla häviävät verotkin” (www.yle.fi 11.2.2020) ja ”harmaa talous näyttää olevan kasvussa taksialalla” (www.talouselama.fi 10.2.2020).

Harmaa talous ja alustatalouden ilmiöt

Eryteisesti harmaan talouden kysymykset ovat nousseet esiin erilaisten alustatalouden toimijoiden ja sovellusten osalta. Epäilemättä niidenkin joukossa on hyvin toimivia, tehokkaita ja riittävät tiedot oikealla tavalla kerääviä järjestelmiä, joista tiedot toimitetaan edelleen täysin asianmukaisesti, mutta nykytilanne jättää liikaa tilaa harmaalle taloudelle.

Sovelluksia ja erilaisia alustatalouden malleja ei ole määritelty mitenkään, jolloin niiden joukossa on varmuudella myös malleja, joista verottajan edustaja totesi LVM:n tilaisuudessa 10.2.2020 ”kuitin antamisen jälkeen kaikki tiedot katoavat”.

Virossa jakamistalouden toimijoiden osalta verottaja ja alustatalouden toimijat ovat sopineet tietojen toimittamisesta, johon myös Suomessa alustatalouden toimijat ovat usein vedonneet. Erilaiset alustatalouden toimijat ovat kuvanneet tuota toimintatapaa erinomaiseksi ja heidän näkökulmastaan hyvin toimivaksi. Vuonna 2015 Viron Verohallinnon pääjohtaja Marek Helm linjasi, että Viron ns. sosiaaliveroa ei tarvitse alustatalouden toimijoiden maksaa. Verottajan nettisivuilla tästä on oma ohjeistus,

21.2.2020

joka on nyt johtamassa täysin kohtuuttomaan tilanteeseen Virossa, tästä on juuri mm. Viron yleisradio uutisoinut näyttävästi.

Samoin Virossa on nyt herätty havaitsemaan, että taksiliikenteen valvonta on täysin mahdotonta ilman taksin ulkoisia tunnuksia. Esimerkiksi Viron toiseksi suurimman kaupungin Tarton kaupunginvaltuusto on julkisuudessa olevien tietojen mukaan kiinnittänyt tähän huomiota ja pitää tilannetta kilpailullisesti epärealistisena ja valvonnan kannalta mahdottomana. Samoin Verohallinto on jo aiemmin kantanut huolta siitä, että suomalaisen asiakkaan rahaliikenne kulkee Hollannin tai Yhdysvaltojen kautta. Jostakin syystä Suomessa edelleen sekä Ruotsin että Viron kokemustenkin jälkeen halutaan LVM:n arviomuistiossa nähdä tilanne toisin niin harmaan talouden kuin valvonnan ongelmien suhteen.

Verohallinnon vaatimat tiedot on saatava kaikilta nopealla aikataululla

Yhdymme varauksetta Verohallinnon esittämiin vaatimuksiin tiedoista, joita taksiryttäjän ja mahdollisten kolmansien osapuolien tulee yhteiskunnallisille toimijoille toimittaa.

- y-tunnus
- ajoneuvon yksilöinti, rekisterinumero, myös vara-autoista
- kuljettajan yksilöinti, henkilötunnus
- kaikkien ammattiajojen ajankohta, matkan pituus ja ajallinen kesto
- kaikkien kyytien hinta- ja maksutapatiedot

Samalla on ehdottomasti määriteltävä tietojen toimittamistavat, tietojen säilyttäminen ja varmistettava, että tietoja ei jälkikäteen päästä muuttamaan. Kaikki tiedot tulee pystyä toimittamaan digitaalisesti. Tällä hetkellä tietojen toimittaminen voi edelleen tapahtua ruutuparilla ja käsin kirjoitettuna, aivan kuten kuitinantokin. Kuten verottajan edustaja on todennut, niin markkinoilla on mitä moninaisimpia laitteita, joilla kuitteja tulostetaan, mutta mitään tietoja ei jää mihinkään rekisteriin.

Oleellista ei ole laite, järjestelmä tai sovellus – oleellista on tietojen oikeellisuus

Oleellista ei ole mikä laite tai järjestelmä tämän kokonaisuuden hoitaa. Taksamittari, jota säätelee EU:n mittauslaitedirektiivi ja kansallinen mittauslaitelaki, on toimiva malli, mutta muitakin tapoja varmasti on olemassa. Tärkeintä on tietojen säilyminen ja niiden muuttamisen estäminen. Verohallinnon edustajien näkemys LVM:n tilaisuudessa 10.2.2020 oli, että tällaista sovellusta voisi hyvin valvoa ja ylläpitää ns. kolmas osapuoli.

Mittauslaitelaki ja EU:n mittauslaitedirektiivi ovat teknologianeutraaleja

Voimassa olevaan EU:n mittauslaitedirektiiviä ja siihen kansallisesti liittyvää mittauslaitelakia on arvosteltu ”vanhanaikaiseksi” ja digitalisaatiota estäväksi. Mittauslaitelainsäädäntö määrittelee mittauslaitteille asetettavat vaatimukset eikä se ota mitään kantaa teknologiaan. Mikä tahansa teknologia sopii lain määrittämiin, kunhan sillä saadaan lain vaatimat mitaukset toteutettua.

Voimassa oleva mittauslaitelaki (707/17.6.2011) toteaa laissa säädettyjen mittauslaitteille ja -menetelmille asetettavista vaatimuksista ja niiden varmentamiseen liittyvistä toimenpiteistä, kun mittauslaitetta ja -menetelmää käytetään

21.2.2020

elinkeinotoiminnassa tuotteen tai palvelun hinnan taikka muun taloudellisen edun määrittämiseen mittaustulosten perusteella. Lisäksi laissa on oma lukunsa EU:n mittaustaloudellisuuden mukaisista mittaustaloudellisuuden ja niiden vaatimusten mukaisuudesta.

Miksi mittaustaloudellisuuden toimivuudella ja tarkkuudella ei taksikäytössä ole merkitystä?

Arviomuistiossa on otettu esille ajatus, että mittaustaloudellisuuslainsäädäntöä ei tarvitsisi noudattaa, jos taksamittaria vastaavan laitteen mittaustaloudellisuus määriteltäisiin jotenkin uudella tavalla. Arviomuistion näkemyksen mukaan taksamittarin lakisääteinen mittaustaloudellisuus määriteltäisiin ja rajattaisiin yksiselitteisesti laissa. Kovin erikoiselta tuntuu ajatus, että taksamittarin mittaustaloudellisuus määriteltäisiin kansallisessa lainsäädännössä uudestaan, kun se on jo mittaustaloudellisuuden piirissä. On kovin vaikeata ymmärtää miksi taksiliikenteen mittaustaloudellisuuden toimivuudella ja tarkkuudella ei olisi samaa merkitystä, kuin mittaustaloudellisuuden yleisesti liiketoiminnassa on.

Taksissa mittaustaloudellisuudella on ensisijainen merkitys kuluttajalle. Kuluttajan tulee voida luottaa siihen, että taksissa hinnoittelun perusteena oleva mittaustaloudellisuus, olkoon se mikä tahansa, on mitattu oikein. Aivan vastaavasti kuin ruokakaupan hedelmävaaka vaaitetaan viranomaisen hyväksymän tarkastuslaitoksen toimesta, jotta kuluttaja maksaa varmasti oikeasta painosta tai kuten bensa-aseman polttoainemittari litramittauksen tulee olla tarkastettu ja riittävän tarkka, pitää taksiliikenteessä maksuperusteet olla oikein mitattuja.

Mittaustaloudellisuudella taksikäytössä saadaan myös yhteiskunnan vaatimat tiedot oikein, samoin kuin työnantaja ja työntekijä voivat mittaustaloudellisuudella perustella ja varmistaa omat oikeutensa.

Nyt olisi ensiarvoisen tärkeätä, että ei uudelleen tehtäisi voimassa olevaa lainsäädäntöä rikkovaa lakia. Ja toisaalta mielestämme taksiliikenteen mittaustaloudellisuus on aivan yhtä merkityksellinen laite taloudellisuuden määrittämisessä, kuin missä tahansa muussakin elinkeinotoiminnassa. Taksirytytoiminta ei ole mitään harrastustoimintaa eikä sen osalta lainsäädännönkään tule kohdella toimialalla toimivia yrityksiä ajatuksella ”kunhan vähän sinnepäin”.

Rehelliset ja yritystoimintaansa vakavasti suhtautuvat taksirytyttäjät ja -yritykset sekä heidän työntekijänsä ovat tämän noin 20 kuukauden aikana olleet jo riittävän pitkään ongelmassa sekavan lainsäädännön aiheuttamien kilpailullisten vaikeuksien vuoksi.

Tekninen käyttöyhteys ja eriarvoiset vaatimukset eri rytyttäjille

LVM:n arviomuistiossa on jälleen nostettu esiin kesällä 2018 katsastustoiminnan yhteydessä eduskuntaan viety esitys (HE 86/2018 vp), jonka eduskunta Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön mukaisesti hylkäsi. Matkan tilaaminen ja tai maksaminen teknisen käyttöyhteyden avulla on nostettu jälleen arviomuistiossa esiin. Tekninen käyttöyhteys on terminologisesti myös epäselvä ja tähän kiinnitimme huomiota jo tuossa em. eduskuntaan ilman lausuntovaihetta viedyssä hallituksen esityksen valiokunnan käsittelyssä. Valtiovarainministeriö on todennut, että tuota termiä ei sen epäselvyyden vuoksi tulisi lainsäädännössä käyttää. Kesällä 2017 Valtiovarainministeriön esityksessä todettiin myös ”Tekninen käyttöyhteys jäänee historiaan monimerkityksellisenä käsitteenä”. Professori Tomi Voutilainen toteaa

21.2.2020

omassa lausunnossa Perustuslakivaliokunnalle vuodelta 2016 ” Tekninen käyttöyhteys on eräs menettely, jolla tiedot voidaan luovuttaa toiselle viranomaiselle.” Samoin hän toteaa ” Nykyisin voimassa olevassa sääntelyssä laajemminkin tekninen käyttöyhteys ymmärretään eri tavalla eri laeissa.” Hallituksen esityksessä (HE 8/2002) todetaan ”Tekninen käyttöyhteys merkitsee teknistä mahdollisuutta katsoa kenen tahansa rekisteröidyn tietoja suoraan rekisteristä.” Koska termi ”tekninen käyttöyhteys” on epäselvä ja aiemmin sitä on käytetty lainsäädännössä täysin erilaisessa yhteydessä, niin emme edelleenkään voi kannattaa tällaista esitystä miltään osin.

Tarvittavat tiedot on vihdoin määriteltävä ja annettava teknologian kehittyä markkinoilla

Käsityksemme mukaan oleellista on siis arvioida mitä tietoja kuluttaja, yhteiskunta, työnantaja ja työntekijä tarvitsevat. Sen jälkeen määritellään tietojen säilyttäminen ja luotettavuus sekä tietojen muuttamisen estäminen sekä toimitustapa (rajapinta). Tämän jälkeen on yhdentekevää millä teknologialla niitä itse kukin tuottaa. Esimerkiksi Ruotsissa tilanne on melko tarkalla tasolla määritelty ja Taksiliiton esitys on tuosta mallissa edelleen kehitetty noudattaen teknologianeutraliteettia. Sekä taksamittarit että kehittyneet sovelluspohjaiset mallit ovat näkemyksemme mukaan sellaisenaan valmiita tähän toimintamalliin. Muistiossa tätä mallia kritisoidaan kustannusten ja viranomaisten työmäärän perusteella. Kun jo nyt sekä taksamittariteknologiaan perustuvat järjestelmät, että kehittyneet sovelluspohjaiseen teknologiaan perustuvat järjestelmät ovat toimivia ja tehokkaita, niin mitään uutta kustannusta ei tältä osin ole syntymässä. Kehittyneet sovelluspohjaista teknologiaa käyttävät tahot ovat kaikissa mahdollisissa yhteyksissä kertoneet, että heidän järjestelmänsä toimivat jo nyt kuvaamallamme mallilla.

Kun kaikilla osapuolilla on tiedossa mitä tietoja pitää tuottaa ja toimittaa, niin sen jälkeen ei kenenkään enää tarvitse pohtia mikä teknologia on hyvä tai huono. Tämä mahdollistaisi kilpailun eri teknologiaratkaisuiden välillä eikä estäisi minkään uuden toimintamallin markkinoille tuleamista.

Verohallinto on käytännön ongelmassa ilman todellisia tietoja

Aikaisemmin Verohallinnolla on ollut varsin helppoa vertailla taksiyrittäjien liiketoimintaa ja annettuja veroilmoituksia keskenään. Ajo- ja päivystysvelvoite, asemapaikka sekä vahvistettu enimmäistaksa teki yrityksistä verotuksen näkökulmasta vertailukelpoisia, jolloin poikkeavat tiedot löytyivät helposti. Tämä näkyy mm. arviomuistiossa kuvatussa verovalvonnan tuloksia kuvaavassa esimerkissä. Kuvatussa verotarkastusesimerkissä Verohallinto oli poiminut juuri näitä poikkeavia tapauksia tiedostoistaan ja näin tarkastustoimet pystyttiin kohdentamaan mahdollisiin ongelmatapauksiin. Lopputulos osoittaa, että kohdentaminen oli erinomaisen onnistunutta. Nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista vertailukelpoisten tietojen keräämistä, kun liiketoimintaa voidaan harjoittaa niin monin eri tavoin. Monin eri tavoin toimiminen sinänsä on toimialan yrittäjille eduksi, mutta verotuksen oikeellisuuden varmistamisen näkökulmasta merkittävä ongelma.

Samalla Verohallinnon mahdollisuudet mm. arvioverotuksen käyttämiseen siinä laajuudessa kuin sitä aikaisempien laajojen taksialan verotuksellisten ongelmien selvittämismuutoksissa 1970- ja 1980-luvulla käytettiin, ei enää ole mahdollista. Arvioverotuksen käyttöä hankaloittaa vertailutietojen puuttumisen lisäksi hallinto-oikeudelliset linjaukset. Korkein hallinto-oikeus on mm. todennut tuoreessa

21.2.2020

ratkaisussaan (KHO 2019/105), että arvioverotukseen ei ollut perusteita, kun kirjanpito oli puutteellista. Puutteellistakin kirjanpitoa piti KHO:n päätöksen mukaan pitää perusteena verotuksessa. Näin ollen sattumanvarainen, puutteellinen kirjanpito ei tule mahdollistamaan kovin helposti arvioverotukseen siirtymistä yksittäisten taksiryittäjienkään kohdalta.

Nykymallissa on paljon epäselvyyksiä

Taksamittarisääntelyn ongelmakohdista on Oulun yliopiston Tieto- ja sähkötekniikan tiedekunnan Interact-tutkimusyksikkö laatinut oman aivan juuri julkaistun raporttinsa. Tässä raportissa on varsin monipuolisesti lähestytty tätä kokonaisuutta.

<https://interact oulu.fi/site/files/2020-02/interact-2-2020.pdf>

Harmaa talous ja alalle tulon esteet

Arviomuistiossa on kirjattu useaan eri yhteyteen erilaisten lainsäädännöllisten vaikutusten merkitys alalle tulon esteenä. Mielestämme taksiryittäjyys ja yritystoiminta yleisemminkin edellyttää seikkoja, jotka epäilemättä estää kenen tahansa ja miten tahansa yritystoiminnan aloittamisen. Tätä ei kuitenkaan ole syytä pitää lähtökohtaisesti kielteisenä näkökulmana. Kuluttajan ja yhteiskunnan näkökulmasta on parempi, että alalle tulevat ryittäjät ovat harkinneet riittävästi yritystoiminnan aloittamista ja siihen liittyviä vastuita ja velvollisuuksia. Tämä on epäilemättä myös yritystoimintaa harkitsevan henkilön näkökulmasta eduksi, jotta vältytään harkitsemattomilta päätöksiltä.

Esimerkiksi y-tunnuksen hankkimista ennen liikenneluvan hakemista kuvataan arviomuistiossa alalle tuloa hankaloittavana ja kustannuksia aiheuttavana seikkana. Y-tunnuksen saa Patentti- ja rekisterihallitukselta, kun tekee perusilmoituksen. Perusilmoituksesta peritään viranomaismaksuna 60 euroa. Jos yritystoiminnan estää tämän tyyppiset viranomaismaksut, niin voidaan perustellusti kysyä, onko kyseinen mahdollinen yritystoiminnan aloittaja todella harkinnut yritystoiminnan kannattavuutta ja toimialalle tulemisen hyötyjä ja haittoja riittävästi. Toisaalta voidaan myös kysyä, onko viranomaismaksujen taso oikea, jos PRH:n perusilmoituksen kustannukset estävät Suomessa yritystoiminnan aloittamisen?

Arviomuistio lähestyy useimpia säädöskysymyksiä alalle tulon esteinä. Puhtaassa teoreettisessa markkinataloudessa, jota ei tosiasiallisesti esiinny millään toimialalla eikä millään markkinoilla, mille tahansa toimialalle voi ryhtyä ryittäjäksi vailla kustannuksia ja vastaavasti markkinoilta voi poistua ilman kustannuksia. Tällaisessa teoreettisessa maailmassa alalle tulon esteet olisivat varsin ongelmallisia. Kun kyseessä on kuitenkin reaali maailma, joka ei toimi talousteorian ihannemallin mukaisesti, niin jokaisella toimialalla on omat alalle tulon esteensä ja samalla myös alalta poistumisen esteet. Luvanvaraisessa taksiryitystoiminnassa ja luvanvaraisessa taksinkuljettajan työssä on omat vaatimuksensa, joita mm. yhteiskunnan vastuiden ja velvoitteiden hoitamisen takaamiseksi, kuluttajansuojan, työntekijän suojan ja työnantajan suojan vuoksi tarvitaan. Jotta toimialan kilpailutilanne olisi mahdollisimman tasapuolinen ja sosiaalisesti oikeudenmukainen, niin nämä vaatimukset tulee olla kaikille toimijoille samat. Samoin näillä vaatimuksilla tulee varmistaa, että kaikkien alalla toimivien yritysten ja ryittäjien toimintaa pystytään valvomaan riittävästi, jotta lainsäädännön vaatimusten noudattaminen ei jää vapaaehtoisuuden tai hyväntahtoisuuden varaan.

21.2.2020

Olisi ihanteellista elää ideaaliyhteiskunnassa, jossa kaikki toimisivat automaattisesti oikein ja rehellisesti yhteistä hyvää tavoitellen, mutta tämä ajatus on varsin naiivi. Harmillisesti kuitenkin arviomuistiossa tätä idealismia esiintyy valitettavan paljon.

TURVALLISUUS

Luvanvaraisuuden yksi merkittävistä perusteista on turvallisuus. Arviomuistiossa todetaan ”ainakin osa asiakkaista kokee, että digitaalisiin alustoihin perustuvat kyydinjakopalvelu parantavat taksipalveluiden turvallisuutta”. Kun lähes kaikissa taksien välityspalveluista tuottavissa järjestelmissä on myös digitaalisen tilaamisen ja monilta osin myös maksamisen mahdollisuus, niin voidaan pitää myönteisenä, että kuluttajat näin kokevat. Onko tälle mitään todellisia perusteita, jää arviomuistiossa valitettavasti mielipiteen tasolle.

Turvallisuusvaatimukset tulee olla viranomaislähtöisiä ja valvottavissa olevia

Oleellista kuitenkin on, että turvallisuus on merkittävä yksittäinen tekijä taksipalveluiden käyttämisessä ja sen vuoksi kuluttajan turvallisuuteen liittyviä viranomaisten asettamia ja valvomia vaatimuksia on syytä pitää riittävän korkealla tasolla. Turvallisuuteen liittyviä vaatimuksia ei pidä asettaa yrittäjän vastuulle. Nykyisen lainsäädännön myötä liikenneluvan saa melko helposti, jolloin yrittäjällä ei välttämättä ole itsellään erityistä tarvetta kantaa huolta oman yrityksensä ja kuljettajien sekä kuluttajien turvallisuuteen liittyvistä kysymyksistä. Turvallisuuteen liittyvät vaatimukset on ehdottomasti tultava viranomaiselta ja niitä on pysyttävä selkeästi ja tehokkaasti valvomaan.

Liikennelupa ja taksinkuljettajan ajolupa turvallisuuden perustana

Taksiryttäjältä vaaditaan liikennelupa ja taksinkuljettajalta vaaditaan taksinkuljettajan ajolupa. Yrittäjän osalta on oleellista, että hän tuntee vastuunsa ja velvollisuutensa yritystoiminnan harjoittajana ja näin ollen pystyy parhaalla mahdollisella tavalla varmistamaan niin kuluttajan kuin työntekijänsäkin turvallisuuteen liittyvät näkökohdat. Tästä syystä liikenneluvan vaatimuksia on tarpeellista arvioida turvallisuuden takaamiseksi.

Kuljettajan ajolupa kuluttajan turvana

Kuljettajan ajoluvan perusteena on ensisijaisesti taksipalveluiden kuluttajan turvallisuus. Taksissa asiakas on yksin kuljettajan seurassa suljetussa tilassa, josta poistuminen kesken matkan on kutakuinkin mahdotonta. Kuluttaja asettaa itsensä alttiiksi kuljettajana toimivan henkilön osaamiselle, ammattitaidolle ja luotettavuudelle. Kuljettajan ajotapa ja turvallinen liikennöinti on osa kuluttajan turvallisuutta. Tällä hetkellä liikenneturvallisuuteen liittyvä osaaminen arvioidaan vain yleistä ajo-oikeutta myönnettäessä, eikä liikenneturvallisuuteen liittyvää osaamista tarkastella enää miltään osin ajolupaa hakiessa. Sama pätee kuljettajan toiminnan turvallisuuden ja luotettavuuden arviointiin muilta osin.

Arviomuistiossa viitataan kuljettajan ajoluvan saamiseen liittyvään suhteellisuusharkintaan lupavaatimusten osalta. Muistiossa todetaan Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisuun, jossa Trafín olisi vuonna 2018 annetun KHO:n päätöksen mukaan myöntää ajolupa, vaikka hakija ei täyttänyt luvan saamisen

21.2.2020

edellytyksiä. Tästä KHO:n päätöksestä (KHO 208/85) on mielestämme vedetty varsin erikoinen johtopäätös arviomuistiossa. Tuossa KHO:n ratkaisemassa tilanteessa kuljettajaluvan hakija oli syyllistynyt ajo-oikeudetta ajamiseen, kun oli ajanut ajoneuvolla, joka oli rekisteröity kevyeksi kuorma-autoksi, B-luokan ajo-oikeudella. Kyseessä oli noin viiden (5) kilometrin matka ja ulkonäöltään vastaavia ajoneuvoja on rekisteröity myös henkilöautoiksi. Kuljettajaluvan hakija ei ollut tietoinen ajoneuvoa kuljettaessaan, että kyseessä ei ollut henkilöauto. On luonnollista, että tämän kaltaisen vähäisen teon ei pidäkään vaikuttaa taksinkuljettajan ajoluvan saamiseen. Muistiosta saa valitettavan väärän kuvan, että ylipäätään ei Traficomilla olisi oikeutta ja mahdollisuutta yksiselitteisesti noudattaa lain määräyksiä ajolupia evätessään. Taksinkuljettajan ajolupaa on syytä pitää jatkossakin edelleen tiukan sääntelyn myötä kuluttajan turvana.

Taksinkuljettajan ajoluvan perusteena viranomaisen järjestämä koe

Mielestämme taksinkuljettajan koevaatimusta tulee vähintään täsmentää ja siihen tulee lisätä uusia elementtejä, joilla voidaan arvioida kokelaan osaamista riittävän laajasti myös käytännössä. Kokeen tulee ehdottomasti sisältää kysymyksiä, joiden ymmärtäminen osoittaa riittävää kielitaitoa. Meille tulevan palautteen perusteella uskallamme väittää, että tällä hetkellä kuljettajina toimii henkilöitä täysin vailla minkäänlaista suomen tai ruotsin kielen osaamista.

Paikallistuntemus osana turvallisuutta

Paikallistuntemus on turvallisuuden yksi merkittävä osa-alue. Paikallistuntemuskoe poistettiin, koska se ei sellaisenaan enää täyttänyt muuttuneen lainsäädännön tarpeita eikä sellaisenaan ollut enää perusteltu. Lainvalmistelussa korostettiin tuolloin myös navigaattoreiden roolia paikallistuntemuksen osalta. Valitettavasti nyt näyttää siltä, että navigaattoreiden käytön osaamisessa on selkeitä puutteita. Kuljettajat eivät osaa käyttää navigaattoreita, vaan antavat ne asiakkaalle ja pyytävät asiakasta käyttämään navigaattoria. Kuljettajakoetta tulee laajentaa siten, että sillä voidaan arvioida myös kuljettajan navigaattorin käytön osaaminen ja kyky kirjoittaa osoitteita navigaattoriin.

Koulutusta lisäämään turvallisuutta, jos perusosaaminen ei muutoin riitä

Kuljettajakokelaalta voitaisiin myös tietyissä tapauksissa edellyttää pakolliseen koulutukseen osallistumista. Yksi vaihtoehto olisi normaalin ajokortin ajokokeen käytäntö. Ajokokeeseen osallistuvalla ja siinä hylätyksi tulleelle määrätään lisäkoulutusta ennen kuin voi osallistua ajokokeeseen uudestaan. Tämä malli voisi olla myös taksinkuljettajakokeessa toimiva malli. Kuljettajakokeeseen voisi osallistua ilman koulutusta, mutta jos tulee hylätyksi, niin ennen seuraavaan kokeeseen pääsemistä tulee osallistua määrättyyn ja hyväksytyyn koulutukseen. Koulutuksen pohjamallina voisi hyvin käyttää ennen 1.7.2018 voimassa ollutta mallia, joskin nykyvaatimukseen sovellettuna. Tietojemme mukaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa on menossa kokeen sisältöön liittyvä hanke, tässä yhteydessä koulutusvaatimusta olisi luontevaa pohtia laajemminkin.

Kielitaito osana turvallisuutta

Liikennepalvelulaki edellyttää kuljettajalta joko suomen tai ruotsin kielen riittävää osaamista. Mikä on riittävää, on jäänyt vaille määrittelyä? Lähtökohtaisesti

21.2.2020

taksinkuljettajan kokeen läpäiseminen on riittänyt osoitukseksi riittävästä kielitaidosta. Kielitaito on osa turvallisuutta, erityisesti tämä korostuu erilaisten heikommassa asemassa olevien kuluttajien palvelutilanteissa. Taksinkuljettajalta ei kuitenkaan tarvitse vaatia erinomaista kielitaitoa, mutta jollakin tavalla nykyisen lainsäädännön vaatimustaso tulisi määritellä ja varmistaa. Tähän mennessä toteutetuissa taksien valvontatapahtumissa on esiintynyt kuljettajia, joilla kielitaitoa ei ole riittävästi tarkastuksen toimittamiseksi. Tämä ei kuitenkaan ole käytännössä johtanut mihinkään toimenpiteisiin viranomaisten taholta. Mielestämme selkeisiin puutteisiin tulisi puuttua ja tämän vuoksi kielitaidon tason määrittelyä tulisi täsmentää.

Kielitaitoon liittyen olemme saaneet tietoomme, että kuljettajakoetta vastaanotettaessa ei aina pystytä varmuudella tunnistamaan kokeeseen osallistujaa riittävällä tasolla samaksi henkilöksi, jonka nimissä kokeeseen osallistutaan. Samaa ongelmaa esiintyy saamiemme tietojen mukaan myöskin valvonnan osalta, aina ei voida olla varmoja, että kuljettajan ajolupa on myönnetty samalle henkilölle, joka sen esittää. Tältä osin edellytämme, että viranomaisen ryhtyy välittömiin toimiin tämän kaltaisten ongelmien ratkaisemiseksi, jotta taksipalveluita käyttävät kuluttajat voivat olla varmoja viranomaisten myöntämien kuljettajalupien oikeellisuudesta.

Liikenneturvallisuus osana kokonaisturvallisuutta

Arviomuistiossa kevyesti sivutaan myös liikenneturvallisuuteen liittyviä näkökantoja. Suomessa on rekisteröityjä henkilöautoja noin 3,5 miljoonaa kappaletta, näistä reilusti yli 2,5 miljoonaa on liikennekäytössä. Luvanvaraiseen liikenteeseen taksiksi rekisteröityjä autoja on noin 14.000 kpl. Liikennevakuutuskeskuksen tietojen mukaan vahinkoriski taksiliikenteessä on merkittävästi suurempi kuin yksityiskäyttöisillä ajoneuvoilla. Vahinkoriskin perusteella vakuutusmaksut ovat luvanvaraisessa liikenteessä olevilla ajoneuvoilla yksityiskäyttöisiä korkeammat. Onko noin 14.000 ajoneuvon kanta tilastollisesti riittävän suuri joukko vahinkoriskin osalta, kun tätä lukumäärä verrataan kaikkiin liikennekäytössä oleviin reilusti yli 2,5 miljoonaa henkilöautoon? Oletettavasti tuosta yli 2,5 miljoonan ajoneuvon joukosta löytyy myös muita yhtä pieniä ryhmiä, joiden vahinkoriski on kokonaisuuteen verrattuna poikkeava.

Koska luvanvaraisen liikenteen ajoneuvojen vakuutusmaksut muodostuvat tällä hetkellä ko. ryhmän vahinkoriskin perusteella, niin olemme varsin huolestuneita arviomuistiossa mainitusta liikennevahinkojen kehityssuunnasta. Vaikka erot eivät vielä ole kovin merkittäviä aikaisempaan nähden, niin suunta on selvä. Tällä on luonnollisesti kielteinen merkitys myös asiakasturvallisuuteen ja kuluttajan asemaan taksikuljetuksen aikana.

Taksinkuljettajien keskuudessa on käyty keskustelua mm. ajo-oikeuksien kansainvälisestä hyväksymisestä aiheutuvista ongelmista. Suomi hyväksyy varsin laajasti eri maissa myönnettyt ajo-oikeudet, joka omalta osaltaan saattaa olla vaikuttamassa taksiliikenteen turvallisuuteen. Suomalaiset ajo-olosuhteet ja suomalaisen liikennesäännösten heikko tuntemus saattavat aiheuttaa liikenneturvallisuuteen merkittäviä ongelmia. Meille kerrotun mukaan pääkaupunkiseudulla toimii jopa sellaisia taksinkuljettajia, jotka ovat saaneet taksinkuljettajan ajoluvan ennen kuin he ovat ajaneet henkilökohtaisesti kertaakaan autolla. Jos tämän kaltainen toiminta on edes teoriassa mahdollista, niin asiaan tulee puuttua välittömästi tavalla tai toisella. Mallia voidaan ottaa esimerkiksi Ruotsista, jossa samaa ongelmaa on pyritty ehkäisemään pakollisella ajonäytöllä ennen

21.2.2020

taksinkuljettajan luvan myöntämistä. Ottaen huomioon, että kansainvälisessä tavaraliikenteessä kuljettajan ammattipätevyyskoulutukseen liittyviä todistuksia yleisesti tiedetään olevan ostettavissa, niin on hyvin todennäköistä, että myös ajo-oikeuksia on kansainvälisillä markkinoilla varsin helppo saada ilman ajokokemusta.

Turvallisuusvaatimukset eivät voi olla toimialakohtaisia

Taksinkuljettajan ajolupaa ei vaadita, jos työntekijän työnantajana on koti- ja matkailupalvelualan yritykset ja taksinkuljetustyötä tehdään osana ko. palvelua. Koti- ja matkailupalvelualan kuljettajat vapautettiin taksinkuljettajan ajolupavaatimuksesta kesällä 2018 erittäin nopealla lainvalmistelulla sekä todella pikaisella eduskuntakäsittelyllä. Matkailu- ja ravitsemusalan etujärjestö onnistui vakuuttamaan ministeriön lainvalmistelun, maan hallituksen ja eduskunnan muutamassa päivässä siitä, että heidän toimialaansa ei saa säädellä tältä osin muuta ympäröivää yhteiskuntaa säätelevällä tavalla.

Mielestämme jo nykyinen taksinkuljettajan ajolupaan liittyvä vapautus koti- ja matkailupalveluyritysten työntekijöille johtaa kuluttajan turvallisuuden osalta erikoiseen tilanteeseen. Eikö matkailupalveluyrityksen kuljetuksen piirissä olevan kuluttajan turvallisuus ja kuluttajansuojan vaatimukset ole tasavertaiset muiden kuluttajien kanssa?

Lisäksi tämä johtaa myös kilpailullisesti epätasa-arvoiseen tilanteeseen matkailukeskusten kuljetuspalveluiden kilpailuttamisessa. Koti- ja matkailupalveluyritys voi ottaa kuljetuspalvelun suorittajaksi, siis kuljettajaksi, aivan kenet tahansa ajokortin omaavan henkilön ja taksiyrittäjällä tätä mahdollisuutta ei ole. Ääritapauksessa jopa taksinkuljettajan ajoluvan esimerkiksi terveydellisin perustein menettänyt kuljettaja voi siirtyä tekemään samaa työtä ja kuljettamaan samoja kuluttajia, kunhan työnantajana on koti- ja matkailupalveluyritys.

HINNOITTELU

Kuluttajan on syytä olla kiinnostunut hinnoittelusta

Taksipalveluiden käyttäjien oma vastuu hintatietoisuudesta on lisääntynyt lainmuutoksen myötä merkittävästi. Näyttää siltä, että hintatietoisuus on hiljalleen lisääntymässä, mutta siihen on syytä myös viranomaisten kiinnittää huomiota. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom tiedottaa monista liikenteeseen liittyvistä kysymyksistä, mm. kaasuautoihin liittyi merkittävä kampanja juuri hiljattain. Mielestämme viranomaisen olisi hyvä tiedottaa kansalaisille myös tästä taksimatkojen hinnoittelun täydellisestä vapauttamisesta.

Hinnoista on ehdottomasti kerrottava kuluttajalle

Kuluttajalla tulee aina ennen palvelun käyttämistä olla mahdollisuus saada tieto palvelun hinnoittelusta. Hintatietojen varmistamisen tulee olla kuluttajalle helppoa ja yksinkertaista. Hinnoittelu ei saa perustua miltään osin kuluttajan ymmärtämättömyyteen eikä kohtuuttomia hinnoittelumalleja pidä sallia miltään osin.

21.2.2020

Hinnoittelu ja hinnan ilmoittamien ovat yritysten kilpailukeinoja

Hinnoittelu ja hinnan ilmoittaminen ovat luottamusta herättäviä markkinointikeinoja. Selkeä tapa esittää hinnat siten, että kuluttajan on helppo arvioida kustannuksensa, parantaa palveluntuottajan asemaa markkinoilla. Hinnoittelusta ja sen selkeydestä on muodostumassa yritysten välinen kilpailukeino, tätä ei pidä mennä rajoittamaan tarpeettomalla sääntelyllä.

Hinnoitteluun ja siihen liittyvään informaatioon liittyvien määräysten tulee olla tasapuolisia

Markkinaehtoisessa taksiliikenteessä hinnoittelun ja siihen liittyvien mahdollisten määräysten ja säädösten tulee olla kaikkia yrittäjiä sosiaalisesti oikeudenmukaisesti ja tasapuolisesti kohtelevia. Mielestämme 1.2.2020 voimaan tullut Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien määräys hintojen esillä pitämisestä on kuluttajan näkökulmasta ongelmallinen ja yrittäjien näkökulmasta epäoikeudenmukainen, kun se ei kohtele kaikkia toimialan yrittäjiä samalla tavalla.

Hinnoitteluun ja siihen liittyvään informaatioon liittyvien määräysten tulee olla yksiselitteisiä ja kuluttajien asemaa parantavia

1.2.2020 voimaan tullut hintojen ilmoittamisen määräys ei mielestämme paranna hinnan ilmoittamiseen ja hinnoitteluun liittyviä ongelmia oleellisesti. Samanlainen hintatarra autossa saattaa jopa johtaa kuluttajaa harhaan ja kuvittelemaan, että samanlainen hintatarra tarkoittaa samoja hintoja. Hintatarran erilaiset symbolit ovat myös osin vaikeasti tulkittavia ja myös niiden myötä saattaa tulla erilaisia väärinymmärryksiä. Hintamääräykseen antamamme lausunto syksyiltä 2019 on näin ollen edelleen varsin ajankohtainen.

Hintataso määräytyy markkinoilla

Hintatasoa ei markkinaehtoisessa taksiliikenteessä voi määritellä, hintojen tulee antaa vapaasti määräytyä markkinoilla kysynnän ja tarjonnan pelisäännöillä. Hintataso on yksi tekijä, joka määrittelee yrittäjien markkinoille tulemisen tai sieltä pois lähtemisen. Talousteorian mukaisesti hintojen noustessa ylisuuriksi, tulee alalle uusia yrittäjiä ja vastaavasti hintatason laskeessa liian alas, markkinoilta poistuu yrittäjiä. Samoin hintatason noustessa liian korkeaksi, kuluttajat valitsevat taksipalvelua korvaavia vaihtoehtoja, jolloin kysyntä laskee, joka johtaa markkinaehtoisten hintojen laskuun.

Hinnoittelussa tulee olla erilaisia vaihtoehtoja

Hinnoittelussa pitää olla erilaisia vaihtoehtoja. Kiinteät hinnat tulee ehdottomasti olla aina sallittuja, esimerkiksi kiinteä hinta laivasatamasta rautatieasemalle. Samoin sopimushinnat tulee olla aina sallittuja siten, että kuluttaja voi kertoa mihin on menossa ja saa taksilta kiinteän hinnan määränpäähän. Myös erilaiset vyöhykehinnat tulee olla mahdollisia, esimerkiksi kaupungin keskusta-alueella hinta on aina sama riippumatta mistä lähtee ja minne menee.

21.2.2020

Hinnoittelurakenteesta voi tarvittaessa antaa kaikkia yrittäjiä tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti koskevan määräyksen

Mielestämme ainoa hintaan liittyvä lainmuutos, joka voisi helpottaa ja yksinkertaistaa taksipalveluiden hinnoittelua on hinnoittelurakenteesta määrääminen. Kansainvälisesti yleisesti taksimatkojen hinnoittelussa on käytössä ajan ja matkan mittaamiseen perustuva hinnoittelu. Suomessakin voitaisiin määrätä, että taksimatkan hinta muodostuisi lähtömaksusta, aikamaksusta ja matkamaksusta. Tällöin voitaisiin myös määritellä ns. Ruotsin mallin mukainen vertailuhinta, esimerkiksi 15 min ja 10 km matkalle.

Jos lainsäädäntöön määriteltäisiin hinnoittelurakenne ja vertailumatkan hinta, niin silloin voitaisiin nykyinen yli 100 euron matkasta erityisesti sopimisesta luopua ja sen sijaan ottaa käyttöön myös ns. Ruotsin mallin mukainen käytäntö. Ruotsissa kuluttajalle pitää erikseen kertoa, jos taksissa, jonka hän aikoo ottaa käyttöön, vertailuhinta ylittää tietyn tason. Tämä olisi kuluttajansuojan kannalta oleellisesti toimivampi malli, kuin nykyinen määräyksemme 100 euron matkoista. Nyt meillä voi lyhytkin matka maksaa mitä tahansa, jos se on alle 100 euroa, eikä siitä tarvitse erikseen kuluttajalle kertoa. Toisaalta pitkien etäisyyksien alueilla, esim. Lapissa, Kainuussa ja Itä-Suomessa, pitää aina erikseen informoida kuluttajaa, kun matkan hinta ylittää 100 euroa.

Missään tapauksessa ei pidä tältäkö osin määräyksiä tai lainsäädännöllisiä vaatimuksia muotoilla eri lailla toimiville taksiryityksille ja -yrittäjille eri tavoin, jotta ei aiheuteta markkinoilla kohtuuttomia vääristymiä joidenkin yrittämismallien eduksi tai toisten haitaksi.

Taksipalveluiden hintojen vertailu ennen ja jälkeen hintasääntelystä luopumisen ei ole perusteltua, eikä anna oikeudenmukaista ja oikeata kuvaa kuluttajille

Hintavertailu ennen lainmuutosta voimassa olleiden hintojen ja 1.7.2018 tapahtuneen enimmäishinnoista luopumisen jälkeen syntyneiden hintojen välillä ei ole miltään osin perusteltua. Hintasääntelyn tarkoitus oli pitää hinnat keinotekoisella tasolla samalla kun toimialalla oli liikenneluvissa määrä sääntely. Luonnollisesti hinnat eriytyivät, kun hintasääntelystä luovuttiin. Samoin hinnoitteluperusteet vapautuivat, jolloin hinnanmuodostus muuttui monilla toimijoilla entisestä. Lisäksi eräät toimijat ovat ottaneet kysynnän ja tarjonnan myötä muuttuvan hinnoittelumallin, aivan kuten mm. lentohinnoissa on ollut jo vuosikausia. Ajoittain taksin saa entistä halvemmalla, ajoittain se on kalliimpi. Vertailu hintasääntelyn ja vapaan hinnoittelun välillä ei kuitenkaan ole mitenkään perusteltua. Samoin hintojen voimakkaan eriytymisen vuoksi ei enää ole yksiselitteistä hintatasoa, jonka voitaisiin väittää yleispätevästi edustavan taksialan hintoja.

Julkisuudessa esitetyt tilastot, jotka eivät siis ole vertailukelpoisia, ovat valitettavasti antaneet kuluttajille tilanteesta väärän käsityksen. Tämä näkyy erityisesti niiden kuluttajien käsityksessä hintatasosta, jotka eivät juuri taksipalveluita käytä.

21.2.2020

SAATAVUUS

Saatavuus käsitteenä

Onko taksipalveluiden saatavuus silloin kunnossa, jos taksin saa per heti tilaamalla mihin tahansa maassamme? Vai riittääkö, että taksin saa kutakuinkin kaikkialle maamme alueella, jos sen tilaa riittävän ajoissa? Vai tarkoitetaanko saatavuudella jotakin tältä väliltä? Onko määritelmä sama koko maan alueella, kaikkina vuoden päivinä ja vuorokauden aikoina?

Saatavuus ja hinnoittelu

Hintasääntelyn aikana taksin sai jouluaattona kotipihaan yhdeksän (9) euron hintaan. Markkinaehtoisessa hinnoittelussa tämä ei todennäköisesti voi toteutua näin koko maan alueella. Onko hinnoittelu ja saatavuus toisiinsa yhdistettävissä?

Markkinaehtoinen lainsäädäntö ei mahdollista suoranaisesti saatavuuteen vaikuttamista

Laki liikenteen palveluista lähtee markkinaehtoisesta vapaasta yritystoiminnasta. Saatavuuden osalta tilanne on muuttunut lainmuutoksen myötä oleellisesti. Aiemmin määrä sääntely mahdollisti asemapaikat sekä ajo- ja päivystysvelvoitteen ja vahvistetun hinnan. Tätä mahdollisuutta ei markkinaehtoisessa yritystoiminnassa ole eikä voi olla.

Avoimilla markkinoilla palveluntuottajat tuottavat palvelua siellä ja silloin, kun se on kannattavasti mahdollista. Kuten arviomuistiossa todetaan, niin erityisesti saatavuudessa on ongelmia alle 20.000 asukkaan kunnissa. Näitä kuntia maamme kunnista on noin 82 %.

Taksipalvelut osana julkista liikennettä edellyttävät saatavuutta

Taksi on osa julkista liikennettä. Taksilla kuluttajat pääsevät eri liikenneasemille, jotta voivat käyttää julkista kaikille avointa joukkoliikennettä ja tämän lisäksi taksi on usein ainoa saatavilla oleva liikenneväline. Jos kulku liikenneasemille on mahdotonta puutteellisen taksipalvelun saatavuuden vuoksi, niin tästä on haittaa koko joukkoliikenteelle. Tällä on myös selkeä yhteys liikenteen päästöihin, jos kansalaisten on käytettävä omaa henkilöautoaan julkisen liikenteen sijaan.

Saatavuus ei varsinaisesti ole palveluntuottajien vastuulla

Saatavuuden varmistaminen ei varsinaisesti ole taksiryrittäjien vastuulla. Luonnollisesti taksiryrittäjänkin on pohdittava omalta osaltaan, millaista saatavuutta hän pystyy tarjoamaan ja millaista saatavuutta hänen on tarjottava, jotta kuluttajat luottavat hänen palveluidensa olevan tarvittaessa saatavilla. On hyvin todennäköistä, että yrittäjä menettää asiakkaita myös kannattavan liiketoiminnan aikoina, jos häneltä ei saa minkäänlaisia palveluita hankalina ajankohtina edes ennakkotilauksella. Tältä osin saatavuuden varmistaminen perustuu yrittäjällä aina kuitenkin kannattavuuden kokonaisarviointiin, aivan kuten millä tahansa liiketoiminnan osa-alueella.

21.2.2020

Yhteiskunnan rooli saatavuuden varmistamisessa

Pääasiallinen vastuu saatavuudesta on yhteiskunnan eri toimijoilla. Jos kunnassa halutaan olevan taksipalveluita, niin kunnan on syytä pohtia mahdollisia kilpailuttamismalleja, joilla pystyy saatavuuden sillä tasolla varmistamaan kuin ko. kunnassa halutaan. Muistiossa todetaan, että saatavuus saattaa olla myös perustuslaillinen liikkumisen ja tasavertaisuuden kysymys, jolloin yhteiskunnan vastuu on entistäkin suurempi.

Julkisten hankintojen kehittäminen edistää markkinaehtoisten palveluiden saatavuutta

Mielestämme erilaiset kuntien ja muiden yhteiskunnallisten toimijoiden lakisääteisten kuljetusten kilpailuttamismenettelyt ovat hyvä keino tukea saatavuutta myös muilta osiltaan.

Useissa kunnissa kilpailuttamismallit ovat tällä hetkellä varsin hankalia ja hankintaosaamisessa on puutteita. Erilaiset kuntien toimintatavat, joiden myötä kilpailuttamisvaatimuksia pyritään välttämään, ovat valitettavan yleisiä. Niissäkin tapauksissa, joissa varsinainen hankintaprosessi toimii oikein, saattaa hankinta käytännössä tapahtua vastoin kilpailutuksen ehtoja.

Jos kunta kilpailuttaa esimerkiksi koulukuljetukset siten, että niitä tulee hoitamaan lähikaupungin suuremmat yritykset, niin silloin samanaikaisesti oman kunnan pienten yritysten toimintaedellytykset heikkenevät ja paikallinen tarjonta vähenee edelleen. Oman kunnan yrittäjiä ei voi suosia, mutta vaikkapa lisäämällä koulukuljetuksiin päivystykseen liittyviä vastuita ja velvoitteita, mahdollistetaan helpommin oman kunnan palveluiden säilymistä. Saatavuuden osalta ratkaisumahdollisuudet ovat siis yhteiskunnan omissa käsissä.

Tasapuoliset vaatimukset edistävät saatavuutta

Oleellista on saatavuudenkin osalta, että sääntely, vastuut ja velvollisuudet ovat yhteneväiset koko markkinoilla ja kaikilla yrittäjillä, jotta ei erilaisin lainsäädännöllisin toimin heikennetä vielä nykyisestääänkin taksimarkkinoiden toimivuutta.

Arviomuistion monissa kohdissa sääntelyä arvioidaan osa-aikaisuuden ja sivutoimisuuden edistämisen näkökulmasta. Osa-aikaisuutta ja sivutoimisuutta ei tule estää mitenkään lainsäädännöllisillä vaatimuksilla, mutta niitä ei pidä myöskään asettaa markkinoilla kilpailulliset edullisempaan asemaan päätoimisiin yrittäjiin nähden. Helpottamalla yritystoiminnan vaatimustasoa osa-aikaisilta yrittäjiltä heidän kilpailuasemansa paranee päätoimisiin yrittäjiin nähden. Tällöin on todennäköistä, että hiljaisemman kysynnän alueilla tai aikoina päätoiminen taksiryttäjäyys tulee kannattamattomaksi ja toiminta päättyy. Tällöin saatavuuden osalta tilanne heikkenee oleellisesti, kun jäädään osa-aikaisen tai sivutoimisen taksitoiminnan varaan.

Erityisryhmien ja muiden heikommassa asemassa kuluttajana olevien saatavuuden turvaaminen

Saatavuuden osalta on huomioitava myös erilaiset erityisryhmät ja muita heikommassa asemassa olevat kuluttajat. Taksipalveluiden käyttäjissä on paljon erilaisia vammaisia, sairaita, lapsia tai muita asiakkaita, joiden palvelu sisältää paljon muutakin kuin kyytiin ottamisen ja kyydistä jättämisen. Näissä ryhmissä on paljon

21.2.2020

kuluttajia, joita pitää avustaa tavalla tai toisella taikka joiden osalta pitää huolehtia saattamisesta sisälle tai hakea sisältä. Tällaista palvelua ei osa-aikaiset tai sivutoimiset yrittäjät välttämättä näe kannattavaksi toiminnaksi. Tällöin näiden ryhmien palveluiden saatavuus heikkenee merkittävästi, jos päätoimista taksipalvelua ei kunnan alueella ole tarjolla.

LAATU

Palveluiden laatu on yritystoiminnan kilpailutekijä

Palveluiden laatu on selkeästi ja yksiselitteisesti kilpailutekijä. Yritysten ja yrittäjien tulee itse arvioida minkälaista laatutasoa tarjoavat toiminnassaan eli pohdittava mikä on sopiva taso, jolla yritys voi menestyä markkinoilla. Kuluttajat odottavat eritasoista palvelua ja siltä osin laadun tulee olla ehdottomasti markkinoiden muodostama vaatimustaso. Osa asiakkaista tyytyy huonompaan laatuun, joka mahdollisesti näkyy edullisempina hintoina ja toisaalta osa kuluttajista hakee korkeaa laatua ja ovat valmiita maksamaan siitä. Kuluttajan valinnat ovat oleellisia tältä osin.

Julkisissa hankinnoissa minimilaatu tulee olla peruslähtökohtana

Julkisissa hankinnoissa laatukriteerit tulee asettaa hankinnan ehdoiksi. Erityisesti, jos hankinnan kohteena on lasten, sairaiden, vammaisten tai vanhusten kuljetuspalvelut, niin laatutason tulee olla lähtökohtaisesti määriteltynä siten, että palvelua käyttävät henkilöt eivät joudu sen suhteen hankaliin tilanteisiin. Julkisissa hankinnoissa tulee ehdottomasti hankintaprosesseja tältäkin osin kehittää ja erityisesti huolehtia siitä, että hankinnat toteutetaan kaikilta osiltaan hankinta-asiakirjojen mukaisesti.

Eri toimijoilla on erilainen laatu, eri toimijoiden tulee voida erottua ulkoisesti

Laadun osalta on tärkeätä, että kuluttaja tietää palvelua käyttöön ottaessaan, riippumatta miten se tapahtuu, millaista palvelua saa. Toimet, jotka saattavat aiheuttaa kuluttajalle sekaannusta siitä, kenen kanssa hän asioi, pitää estää kaikin käytettävissä olevin keinoin. Esimerkiksi Kilpailu- ja kuluttajaviraston osin ristiriitaisissa vaatimuksissa oleva useammassa välityksessä yhtä aikaisesti toimiminen, vaikeuttaa kuluttajan asemaa ja valintaa merkittävästi.

VÄLITYSKESKUSTEN ROOLI JA TOIMINNAN PELISÄÄNNÖT

Välityspalvelu terminä lainsäädännössä

Laki liikenteen palveluista tuntee termin välityspalvelu, mielestämme olisi ollut syytä tässä arviomuistiossa ja KKV:n selvityksessä käyttää samaa terminologiaa kuin lakitekstissäkin välttääksemme tulkinnalliset epäselvyydet. Arviomuistiossa on välityspalvelun tuottajat rajattu varsin vahvasti taksien tilausvälityskeskuksiin. Tilannetta olisi tullut ehdottomasti arvioida kaikkien erilaisten välityspalveluiden näkökulmasta eikä rajata arvioita nyt esitetyllä tavalla. Jostakin syystä erityisesti muistiossa arviointi kohdistetaan ”perinteisiin taksien välityskeskuksiin”.

21.2.2020

Välityspalvelut ovat yksi ja yhtenäinen kokonaisuus, tältäkkään osin ei pidä sääntelyä määritellä välityspalvelu yrityksittäin

Arviomuistiossa ja sen taustalla olevassa Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksessä on jostakin syystä taksien tilausvälitystoimintaa harjoittavia yhtiöitä haluttu arvioida eri tavoin niiden toimintamallin perusteella. Mielestämme ei ole lainsäädännöllisesti tai muiden määräysten osalta syytä mitenkään erotella eri tavoin toimivia tai omistettuja taksien tilausvälitysyhtiöitä.

Vahvoja viittauksia laittomaan toimintaan

Arviomuistio sisältää valitettavan paljon erilaisia kilpailuoikeudellisiin ongelmiin liittyviä viittauksia, joita ei kuitenkaan tekstissä ole miltään osin avattu. Teksti antaa ymmärtää, että kilpailuoikeudellista lainvastaista toimintaa harjoitettaisiin kovinkin laajasti ja yleisesti. Teksti on kirjoitettu siten, että viittaukset ja vihjailu kohdistuu vain osaan välityspalvelun tuottajista. Muistiossa käytetään termejä välityskeskus, taksien välityskeskus ja perinteiset välityskeskukset. Nähtävästi muistiossa halutaan jostakin syystä arvioida erityisesti taksien välityskeskuksia, vaikka lainsäädäntö tuntee välityspalvelut yhtenä suurena kokonaisuutena.

Jos toimitaan laittomasti, niin silloin toimintaan pitää puuttua

Jos KKV näkee tutkintansa perusteella laitonta toimintaa, niin siihen tulee ehdottomasti puuttua lain suomin keinoin eikä kirjoittaa arviomuistioon epämääräistä ja vaikeasti tulkittavaa tekstiä, josta voisi epäillä laittomuuksia tapahtuvan, mutta niihin ei ole puututtu. Käsityksemme mukaan Suomessa lähtökohtaisesti on voimassa syyttömyysolettama, jollei toisin osoiteta. Tässä muistiossa syyllistetään käytännössä kaikki taksiyrittäjien itsensä omistamat välityspalvelu yritykset. Samanaikaisesti lainsäädännöllisiä vaatimuksia ollaan esittämässä vain osalle välityspalvelu yrityksistä. Pidämme erittäin valitettavana tapaa ja tyyliä, jolla tähän mahdolliseen ongelmakenttään on otettu kantaa.

Välityspalvelu yrityksille lisää vastuuta ja vähemmän valtaa sääntelyn keinoin

Välityspalvelu yrityksistä on arviomuistiossa haluttu säädellä siten, että välityspalvelun tuottajalle lisätään merkittävästi erilaisia vastuita ja velvoitteita ja samanaikaisesti halutaan estää välityspalvelu yrityksen mahdollisuus vaikuttaa välityspalvelun piirissä olevien palveluntuottajien (taksiyritysten) minkäänlainen ohjaaminen tai minkäänlaisten velvoitteiden asettamista heille.

Erityislaki välityspalvelun tuottajille ei ole ratkaisu

Ajatus erityislaista, jonka perusteella jokaisen yrittäjän pitäisi päästä minkä tahansa välityspalveluntuottajan toiminnan piiriin ja samanaikaisesti toimia usean keskenään kilpailevan välityspalveluntuottajan toiminnan piirissä, on kestämaton. Miten välityspalveluntuottaja voisi taata kuluttajalle palveluita, kun ko. välityspalveluntuottaja ei edes tiedä kuka, missä ja koska hänen välityksensä piirissä on käytettävissä.

21.2.2020

Palveluntuottajalle oikeus olla kaikissa välityspalveluissa samanaikaisesti on mahdoton ajatus

KKV:n esittämä ns. ”multihoming” on kuolleena syntynyt ajatus. Tuntuu erikoiselta, että taksiliikenteessä pitäisi tällainen malli olla käytössä, kun kansalaisten ja kuluttajien näkökulmasta huomattavasti merkittävämmässä erittäin voimakkaasti keskittyneessä elintarvikekaupassa tätä ei ole edes esitetty. Kesko, jonka suurimmat osakkeenomistajat ovat kauppiaita sekä heidän erilaisia yhteenliittymiä, ei mahdollista K-ryhmän myymälässä S-ryhmän tai Lidl:n tuotteiden myymistä millään ehdoilla. K-ryhmän kauppa on myös ulkoisesti Keskon ohjeistuksen mukainen henkilökunnan asusteita, ikkunoiden teippauksia myöden. Samoin K-ryhmän kaupan valikoiman päälinjaus tulee suoraan Keskolta. Miksi näin ei voisi olla taksiliikenteessä?

Samalla on todettava, että ei myöskään pidä lainsäädännöllisesti kieltää ottamasta välityspalveluiden piiriin sellaisia palveluntuottajia, jotka ovat myös jonkun muun välityspalvelun piirissä.

Kuluttajan tulee tuntea palveluntuottaja ja välityspalvelun tuottaja

Kuluttajaa voi hämmentää tilanne, jossa häntä kuljettaa kahdella eri kerralla sama taksiyrittäjä samalla autolla. Hinnoittelu kuitenkin poikkeaa näiden kahden matkan osalta keskenään, kun tilaus on tehty eri tilauskanavien kautta.

”Multihoming” on keino tuhota kilpailevan välityspalvelun laatu ja yrityskuva

”Multihoming” mahdollistaa myös kilpailevan yrityksen toiminnan häirinnän ja jopa sabotoinnin. Välityspalvelun A ja B toiminnassa mukana oleva yrittäjä X voi halutessaan toimia mahdollisimman huonosti aina, kun hän saa tilauksen välityspalvelun B toimesta ja samalla kertoa kuluttajalle, että nimenomaa välityspalvelusta A saa luotettavaa, hyvää ja laadukasta palvelua. Samoin ko. yrittäjä X voi ottaa tilauksen vastaan välityspalvelun B välityksestä, mutta jättää menemättä paikalle, jolloin kuluttaja saa huonon käsityksen välityspalvelun B toiminnasta ja välityspalvelu B joutuu selvittämään tilannetta käyttäen siihen omia resurssejaan.

”Multihoming” vähentää kilpailua

”Multihoming” ei edistä kilpailua, ei paranna saatavuutta, ei lisää turvallisuutta, ei kannusta laadun parantamiseen eikä lisää hinnoittelun ymmärrettävyyttä. Jos palveluntuottajalla on oikeus päästä kenen tahansa välityspalveluntuottajan palveluiden piiriin eikä välityspalveluntuottajalla ole mitään käytännön keinoja oman toimintansa kannalta keskeisten ohjauskeinojen käyttämiseen, niin käytännössä se johtaa toiminnan näivettymiseen. Miksi kukaan panostaisi kehittämiseen, laatuun, osaamiseen, teknologiaan, kun menestyksen saavuttanut välityspalveluntuottaja joutuisi jakamaan osaamisensa kaikille palveluntuottajille? Kilpailu- ja kuluttajaviraston edellinen pääjohtaja Juhani Jokinen totesi tilaisuudessaamme Helsingissä 20.9.2016, että eihän se kilpailua lisää, jos kaikki yrittäjät otetaan samaan välitykseen. Nähtävästi KKV:n näkemys tältä osin on oleellisesti muuttunut.

21.2.2020

Välityspalvelun sääntelyn on oltava tasapuolista ja oikeudenmukaista kaikkia toimijoita kohtaan

Välityspalvelun tuottajia tulee kohdella lainsäädännössä tasavertaisesti ja oikeudenmukaisesti. Pitkään toimialalla olleita yrityksiä ei pidä rangaista siitä, että ne ovat toimineet jo ennen lain uudistamista. Välityspalvelun käyttämät tekniset ratkaisut tilausten välittämisessä, maksuliikenteessä tai millään muullakaan osa-alueella, ei myöskään saa olla miltään osin vaikuttamassa siihen miten ko. toimintaa säädellään lainsäädännössä. Puhelintilaus ja sovelluspohjainen tilaus ovat aivan yhtä arvokkaita toimintamalleja markkinaehtoisessa taksiliikenteessä. Kotimaisten pienyrityksien omistama välityspalvelu ei ole millään muotoa huonompaa toimintaa ja tiukempaa sääntelyä vaativaa kuin esimerkiksi ulkomaalaisten pääomasijoittajien omistama välityspalvelu tai esimerkiksi ulkomaalaisten yksittäisten sijoittajien omistama välityspalvelu.

ARVIOMUISTION OLEELLISET PUUTTEET

Vaikka LVM:n arviomuistio on varsin laaja ja monipuolinen sekä lähestyy taksialan sääntelyyn liittyviä ongelmia monilta merkittäviltä osiltaan, niin jotkin asiakokonaisuudet näyttävät muistiossa jääneen huomiotta.

Laiton liikenne

LVM:n arviomuistiossa ei ole huomioitu mitenkään laittoman ammattimaisen liikenteen ongelmia. Yleisesti on tiedossa, että erilaisia internetin alustoja hyödyntäen maassamme toimii useita erilaisia kuljetuspalvelua välittäviä tahoja. Näiden toiminnan piirissä on toki joitakin sellaisiakin toimijoita, jotka hoitavat kimppekyytejä aivan laillisin perustein. Valitettavasti näissä ryhmissä on kuitenkin yhä kasvava määrä laitonta liiketoimintaa harjoittavia tahoja, jotka jättävät kaikki yhteiskunnalliset vastuut ja veloitteet hoitamatta, harjoittavat liikennettä ilman liikennelupaa, kuljettavat henkilöitä ilman kuljettajan ajolupaa ja jättävät saamansa maksut ilmoittamatta niin verottajalle kuin muillekin yhteiskunnan eri tahoille.

Käytännössä näissä ryhmissä saattaa toimia sellaisia henkilöitä, jotka saavat erilaisia yhteiskunnan tukia samanaikaisesti. Näyttää siis siltä, että veronmaksajat maksavat heidän elantonsa kahteen kertaan. Nyt erilaisten tukien muodossa ja sitten aikanaan vielä Kelan välityksellä eläkkeet, kun nyt ne jäävät hoitamatta. Näistä ilmiöistä on tehty useita eri tutkintapyyntöjä, mutta tutkinnan vaikeuden ja yksittäisten näyttöjen löytämisen vaikeuden vuoksi poliisi on jättänyt nämä käytännössä tutkimatta. Oulun poliisi on yhden laajemman iskun tehnyt ja siinä yhteydessä on ongelmien laajuudesta saatu jonkinlaista näyttöä. Ruotsissa tilanne on varsin ongelmallinen ja siellä on aiheeseen liittyen tehty laajojakin selvityksiä.

Taksiliiton mielestä ns. kimppekyydit ovat aivan sallittuja ja jossakin määrin jopa niihin voidaan kannustaa. Mutta tilanteet, joissa kuljetettava kertoo, milloin matkustetaan ja minne matkustetaan, ovat mielestämme taksiliikennettä, jonka harjoittamiseen tarvitaan asianmukaiset luvat.

Laittoman liikenteen osalta korjauksena esitämme ammattimaisen liikenteen korvausta vastaan määrittelyn täsmentämistä. Tämä todennäköisesti olisi hoidettavissa mahdollisesti jopa pelkällä hallituksen esityksen perusteluiden

21.2.2020

kirjaamisella siten, että valvontaa käytännössä hoitava poliisiviranomainen voisi tukeutua tekstiin kenttävalvonnassaan. Luonnollisesti selkeä ja yksiselitteinen lakiteksti olisi parempi vaihtoehto.

Ulkomailta harjoitettavan toiminnan tietojen toimittaminen Suomeen

Välityspalvelutoimintaa harjoitetaan tällä hetkellä monien yritysten toimesta ulkomailta käsin. Välityspalveluun liittyvät tiedot ovat ulkomaalaisissa järjestelmissä niin kuljetusten kuin maksuliikenteenkin osalta. Näistä tiedostoista ei Suomeen välttämättä juurikaan välitetä oikeaa ja asianmukaista tietoa. Välityspalveluyritykset ottavat kuljetuspalvelusta provision, joka vaihtelee noin 20 – 25 %:n välillä matkan hinnasta. Välityspalvelu perii tämän provision suoraan välittämästään maksusta kuljetuspalvelun tuottajalle. Välityspalvelun kustannuksista arvonnalisäveron maksaminen on käsityksemme mukaan täysin valvomatonta ja toteutuu vain siltä osin kuin kuljetuspalveluntuottaja sen itse vapaaehtoisesti ilmoittaa. Välityspalveluyritys voi ulkomailta käsin välittää kuljetuspalvelukorvauksen myös muualle kuin Suomeen vaikka kuljetuspalvelu hoidetaan Suomessa. Tähän ei Suomen viranomaisilla ole käytännössä mitään mahdollisuutta puuttua. Tähän ongelmaan ovat Verohallinnon edustajatkin puuttuneet jo aikaisemmin.

Valvonnan ongelmiin ei ole juuri puututtu

Arviomuiston pohjaksi LVM oli kerännyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta, Kilpailu- ja kuluttajavirastolta sekä Verohallinnolta selvitykset nykytilasta. Poliisilta, joka käytännössä hoitaa tieliikenteen valvontaa kentätasolla, ei selvitystä ollut pyydetty lainkaan. Mielestämme laissa jo nykyisellään asianmukaisesti määriteltyjen asioiden osalta ongelmana on valvonnan puuttuminen. Taksissa tulee olla hinnat näkyvillä, kuljettajan ja yrittäjän tiedot näkyvillä jne., mutta kun niitä ei käytännön tasolla pystytä tosiasiallisesti valvomaan, niin ne yrittäjät, jotka eivät halua noudattaa säädöksiä, eivät niitä noudata.

Kun tässä korjausvaiheessa on tarkoitus ainakin joiltakin osin veloitteita ja vastuita täsmentää, niin on oleellista, että niiden valvonta tehdään mahdolliseksi ja tosiasialliseksi. Ilman valvonnan varmistamista tulee käymään niin, että mahdolliset uudet vastuut ja velvoitteet antavat lisärasitteita vain niille yrittäjille, jotka nytkin ovat asiansa hyvin hoitaneet ja ne, jotka vähät välittävät säädöksistä, joita ei valvota ja joiden noudattamatta jättämisestä ei jää kiinni, jättävät ne noudattamatta. Tällä on epäilemättä kilpailulliseen tasapuolisuuteen merkittävä negatiivinen vaikutus. Tätä me emme voi hyväksyä miltään osin.

Valvontaa helpottavia tekijöitä on arviomuistiossa kirjattuna useita. Valitettavan usein niiden yhteydessä on maininta, että ne edellyttävät viranomaiselta töitä ja työmäärän lisääntyminen on ongelma. Kun tiukasti säännellystä mallista on siirrytty markkinaehtoiseen malliin, niin epäilemättä tämä lisää valvonnan tarvetta kaiken kaikkiaan.

Liikennelupa autokohtaiseksi

LVM:n arviomuistiossa kuvataan useassa kohdassa ongelmalliseksi, että viranomainen ei tiedä ja tunne markkinoiden toimivuutta riittävästi. Taksiautojen sijaintia kuvataan liikenneluvan haltijan kotipaikan mukaan, vaikka sillä ei tarvitse olla

21.2.2020

mitään tekemistä sen kanssa missä liikennettä harjoitetaan. Myöskään ajoneuvojen rekisteröinti ei kerro missä liikennettä harjoitetaan.

Tilanteen selkiyttämiseksi taksiliikenteen liikenneluvan tulisi olla autokohtainen. Tavara- ja linja-autoliikenteessä on jokaisessa ajoneuvossa oikeaksi todistettu viranomaisen myöntämä kopio liikenneluvasta mukana. Taksiliikenteessä tätä ei jostakin syytä ole nähty tarpeelliseksi. Mielestämme tämä helpottaisi sekä viranomaisen ymmärrystä siitä missä ja minkälaisia määriä takseja on liikenteessä. Erityisesti se helpottaisi kenttävalvontaa, kun valvontatilanteessa voisi aina pyytää voimassa olevan liikenneluvan nähtäväksi. Traficomın prosesseihin tällä ei ole vaikutusta, koska Traficom jo nykyisellään tekee nämä lupakopiot em. tavara- ja linja-autoliikenteen ajoneuvoihin.

Sivutoimisuus ja osa-aikaisuus perusteena sääntelyn eri muodoille

Arviomuistiossa varsin useassa kohdassa todetaan, että päätoimisen rehellisen yrittäjän toimintaa helpottavia ja kilpailuneutraaliteettia varmistavia toimenpiteitä ei haluta tehdä, koska se vaikeuttaa sivutoimista tai osa-aikaista taksiryrittäjyyttä. Pidämme kovin merkillisenä, että ammattimainen työllistävä yritystoiminta koetaan siinä määrin vähäpätöiseksi ja merkityksettömäksi, että sivutoimisuutta ja osa-aikaisuutta halutaan suosia päätoimisen yrittäjyyden kustannuksella.

Jos maassamme halutaan toimivan mahdollisimman kattava ja helposti saavutettava taksipalvelu, tulee lainsäädäntöä kehitettäessä ensisijaisesti ajatella yritystoimintaa, joka tuottaa elannon yrittäjälle ja hänen perheelleen päätoimisesti toimien. Sivutoimisuutta ja osa-aikaisuutta ei pidä asettaa sen huonompaan asemaan kuin päätoimisuuttakaan, mutta markkinoiden toimivuutta ei pidä kuvitella hoidettavan satunnaisella taksiliikenteen harjoittamisella. Taksiryrittäjyys on vakavasti otettava, elannon monille tuottava yrittämisen muoto, kyseessä ei ole harrastus.

Sanktiot väärin toimimisesta

Laki liikenteen palveluista tuntee sanktioina luvan peruuttamisen, luvan muuttamisen, luvan rajoittamisen, huomautuksen ja varoituksen sekä uhkasakon.

Luvan peruuttaminen on käytännössä ainoa sanktio, jolla on taksiryrittäjälle tai taksinkuljettajalle merkitystä. Luvan peruuttaminen edellyttää aina erittäin vakavia ja merkittäviä tekoja ja senkin jälkeen niiden osalta on aina mahdollisuus korjaustoimiin. Käytännössä luvan peruuttaminen on varsin äärimmäinen keino ja se johtaa useimmiten pitkiin valituskiirroksiin. Ja kuten arviomuistiossa todetaan kuljettajan ajolupaan liittyen, ei liikennepalvelulain edellytykset luvan peruuttamiseksi ole kuitenkaan edes viime kädessä yksiselitteisiä.

Todellisia sanktioita ja erityisesti niiden kirjaamattomuutta ei ole arvioitu LVM:n arviointimuistiossa mitenkään. Mielestämme tämä on selkeä puute lain toteuttamisessa.

Alalle tulon esteet

LVM:n arviomuistioon on kirjattu kutakuinkin kaikki taksiryrittäjän ja taksinkuljettajan toimintaan liittyvät velvoitteet ja vaatimukset alalle tulon esteiksi. Muistio on tältä osin varsin asenteellinen ja sisältää ajatuksen, että taksiryrittäjäksi ja taksinkuljettajaksi

21.2.2020

ryhtyviltä ei pidä vaatia mitään osaamista eikä minkäänlaisten vastuiden ja velvoitteiden hoitamista. Mielestämme valitettavan kuvaava on kirjaus siitä, että y-tunnusta ei voitaisi vaatia ennen taksiliikenneluvan myöntämistä, koska y-tunnuksen hankkiminen aiheuttaa kustannuksia ja on alalle tulon este. Y-tunnuksen saa tekemällä perusilmoituksen Patentti- ja rekisterihallitukselle, viranomaismaksu on 60 euroa. Jos taksiryrittäjyyden alalle tulo on tosiasiallisesti kiinni 60 euron viranomaismaksusta, niin pitäisikö arvioida ylipäätään viranomaismaksujen suuruutta?

Kutakuinkin kaikilla yrittäjyyden ja jopa useimmilla työsuhteessa tehtävien töiden aloilla on erilaisia vastuita ja velvoitteita, joista aiheutuu yrittäjälle ja työntekijälle kustannuksia eikä näitä pidetä yleisesti alalle tulon esteenä. Kahvilan työntekijältä vaaditaan hygieniapassi (40 euroa), kattotöissä tarvitaan tulityökortti (110 euroa) ja mahdollisesti jopa henkilönostinkortti (150 euroa + alv), rakennustyömaalla tarvitaan Valttikortti (26 euroa), työturvallisuuskortti (99 euroa + alv) ja mahdollisesti trukkkikortti (99 euroa + alv). Puhumattakaan erilaisten osaamiseen liittyvien vaatimusten kustannuksista eri toimialoilla.

Arviomuistiosta puuttuu mielestämme alalle tulon vaatimukseen liittyvät myönteiset seikat. Sekä yrittäjät että kuljettajat ovat kuluttajan näkökulmasta paremmin turvallisuuteen, laatuun ja palveluun perehtyneitä, kun he ovat alalle tulon vaatimusten myötä pohtineet edes aavistuksen toimialalle yrittäjiksi tai kuljettajiksi ryhtymistä. Erilaiset vaatimukset ja edellytykset toimialalle tulemisessa lisäävät epäilemättä osaamista, jolla on myönteinen vaikutus palveluun. Hyvä ja osaava palvelu luo kuluttajille luottamusta toimialan yritystoimintaan ja lisäävät toimialan arvostusta. Toimialan luottamus ja arvostus lisää kuluttajien kiinnostusta käyttää palveluilta, jolla on myönteinen vaikutus myös yhteiskuntaamme laajemmin. Toimiva, tehokas ja helposti saatavilla oleva taksipalvelu lisää mm. julkisen kaikille avoimen joukkoliikenteen käyttöä, jolla on selkeitä vaikutuksia mm. liikennepuhkien vähenemiseen sekä myönteisiä vaikutuksia myös ilmastopuhtautensa soveltuvuuteen päästötavoitteisiin, joihin Suomi on sitoutunut.

Taksiliikenne ei ole toimintaa, johon jokaisen tulisi automaattisesti ilman vaatimuksia ja velvoitteita päästä. Se ei ole eduksi kuluttajalle eikä ympäröivälle yhteiskunnalle. Lupavaatimukset ovat kaiken kaikkiaan eduksi eikä niitä pidä ajatella alalle tulon esteinä vaan mahdollisuuksina kehittää toimialaa kuluttajien kannalta parempaan suuntaan.

LOPUKSI

Kuten tästä lausunnostamme ja tähän liittyvien arviomuistion kysymysten vastauksista on havaittavissa, niin taksisääntelyn toimivuuden parantaminen on varsin laaja kokonaisuus, jonka käsittely kirjallisten lausuntojen välityksellä on varsin vaativa tehtävä kaikille osapuolille.

Liikennekaaren, josta aikanaan tuli laki liikenteen palveluista, valmistelussa järjestettiin varsin laajoja kuulemistilaisuuksia, joissa jokainen sai kirjoittaa fläppitauluille omia näkemyksiään yksittäisistä kysymyksistä ja niitä valmistelussa sitten otettiin huomioon soveltuvin osin. Emme kannata ko. mallin mukaisia tilaisuuksia tässä vaiheessa.

21.2.2020

Edellytämme kuitenkin, että ministeriö mahdollistaa avoimen, säännöllisen ja riittävän varhaisessa vaiheessa tapahtuvan vuorovaikutuksen lainvalmistelussa. Nyt on oleellisesti tärkeämpää saada valmistelu onnistumaan kuin se, että prosessi on erityisen nopea. Mahdollisten laajojen lausuntopyyntöjen osalta odotamme riittävää lausuntoaikaa.

Suomen Taksiliitto ry on käytettävissä kaikissa valmistelun eri vaiheissa. Yhdessä kohti parempaa taksimaailmaa, yhdet markkinat – yhdet pelisäännöt!

Suomen Taksiliitto ry

Liite: Suomen Taksiliitto ry:n vastaukset Liikenne- ja viestintäministeriön Taksisääntelyn toimivuus arviomuistiossa esitettyihin yksilöityihin kysymyksiin