

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:

Laki liikenteen palveluista (320/2017) joka tuli voimaan vaiheittain vuoden 2018 ja 2019 aikana piti purkaa säännöstelyä taksialalla ja varmasti näin tekikin yleisellä tasolla. Kuitenkin huomiotta on pitkälti jäänyt se, että laki lisäsi huomattavasti matkailuyritysten taakkaa. Aikaisemmassa laissa matkailupalveluyritykset oli vapautettu kokonaan taksiluvista, koska varsinaisesti toiminta ei ole taksitoimintaa, vaan pieni osa muuta kokonaisuutta. Tämä takasi myös sen, että pienet matkailuyritykset pystyivät kuljettamaan asiakkaitaan vapaasti omilla autoillaan. Uusi laki velvoittaa matkailuyritykset hakemaan taksiluvan, jos asiakkaita autolla kuljetetaan.

Selkeästi lain säätäjä on huomioinut eron "oikeiden taksiryttäjien" ja matkailupalveluryttäjien" välillä, koska kaikki vaatimukset eivät koske matkailupalveluita.

On hyvä, että laissa ja nyt vireillä olevassa uudistuksessa on matkailuyritykset saaneet useita helpotuksia mm. kuljettajakoulutusta ei vaadita jokaiselta (kiitos pikauudistuksen heti lain voimaan tulon jälkeen), nytkään ei yrittäjyyskoulutusta tai taksivaloa vaadittaisi. Tämä helpottaa paljon.

Mutta täysin huomiotta on jäänyt ne vaikutukset, mitä taksi lupa tuo pienyrityksille. Taksi lupa sinällään ei ole iso byrokratia tai edes kustannusvaikutus. Mutta käytännössä taksilupa vaatii, että auto on rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön. Ja luvanvarainen käyttö taas vaatii luvanvaraiseen käyttöön tarkoitetun auton vakuutukset. Tämä tuo pienet matkailuryttäjät täysin mahdottoman tilanteen eteen.

Kun tästä kustannusvaikutuksesta käytiin lain voimaan tulon aikana keskustelua Liikenneministeri Berner kertoi lehdistössä, että vakuutusyhtiöt tulevat tietenkin näitä pienyrityksillä vastaan ja

tuotteistavat matkailuyrityksille sopivia autovakuutuksia, jotka eivät vastaa ammattitaksin vakuutuksia. Mutta ei vakuutusyhtiöt tyhmiä ole, eikä lypsävää lehmää kannata tappaa. Vakuutusyhtiöt tarjoavat pienille matkailuyrittäjille samaa vakuutusta, kuin taksille, jolla ajetaan satoja tuhansia kilometrejä vuodessa.

Tämä johtaa matkailualalla selvään vääristymään. Asiakkaan kuljetus autossa on hyvin pienimuotoinen sivuosa palvelua. Valokuvaaja Matti haluaa viedä sivutoimisesti asiakkaita luontoon kuvaamaan pöllöjä, Matti tietää, että metsätie on hieman huonosti aurattu ja vaatii maastoauton, joka hänellä luontoharrastajana on pihassa. Kuuliainen Matti ei kuitenkaan voi myydä tuotetta asiakkaalle, koska auton vakuutusmaksu nousisi lakia kunnioittavalla useita satoja ellei tuhatta euroa vuodessa. Tähän hintaan Mattin olisi tehtävä niin monta opastusta, ettei Mattin kannata viedä asiakkaitaan metsään ollenkaan, koska kyse olisi sivutoimisesta yrittäjyydestä. Vaihtoehtoisesti Matti voisi tietenkin hypätä asiakkaan autoon, mutta Matti tietää jo entuudestaan, että asiakkaalla todennäköisesti on tavallinen auto. Sama koskee villikasveista innostunutta Maijaa, joka haaveilee matkailusta ammattia. Maijakin tietää, että villikasvit ovat huonon tien päässä joten maastoauto on tarpeen. Maija ei uskalla myydä hortoilupakettiaan koska ei voi kyyditä asiakkaita 15 minuuttia ja pellon laitaan ei mahdu parkkeeraamaan kuin yhden auton. Samaan aikaan moni ei niin lakia kunnioittava matkailuyrittäjä ottaa asiakkaansa autoon, ajaa ylävirtaan asiakkaat hypäten kanoottiin melontakokemusta luomaan ilman taksilupaa ja ilman kallista vakuutusta.

On ymmärrettävää, että matkailuyritykset halutaan rekisteröitymään kuljetusten osalta. Oli myös hyvin ymmärrettävää uuden lain voimaan tullessa että matkailuyritysten rekisteröityminen taksirytyksiksi ajoi silloisen liikenneministerin tavoitetta taksilupien kasvusta. MUTTA käytännössä on täysin kohtuutonta, että tämä johtaa kohtuuttomiin vakuutusmaksuihin.

Samalla tämä johtaa siihen, että aktiiviset harrastajat eivät voi tuotteistaa palveluitaan sivutoimisesti. Koska matkailusektori on tunnetusti hyvin pienyrittäjä vetoista ja useat toimijat ovat sivutoimisia näkyy tämä jo nyt palvelutarjonnassa niin, että uudet nuoret yrittäjät eivät halua lähteä tarjoamaan palveluitaan virallisesti.

Matkailuyritysten erityisasema tulisikin ottaa nykytila-arvioinnissa paremmin huomioon ja vapauttaa matkailuyritykset taksiluvista kokonaan.

Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

-

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:

-
Huomionne taksikuljettajan 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:

-
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:

Taksipalvelujen saatavuus

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

Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

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

vaatimus taksamittarista kaikissa taksikäytössä olevissa autoissa on matkailusektorin osalta kohtuuton. Matkailusektorilla kyyti on osa kokonaisuutta ja myydään tuotteen osana. Hinnoittelu tapahtuu siis kokonaistuotteen pohjalta ja verokertymä ja seurantakin pitäisi olla osa matkailusektorin laaja-alaisempaa seurantaa. Jos kaikkiin autohin vaaditaan taksamittari, jotta kuljetukset voidaan raportoida valtiolle, niin kuinka ne erotellaan matkailutuotteesta hinnoittelun osalta? Tässä ei ole mainintaa matkailusektorin vapauttamisesta taksamittarin osalta, vaikka muissa kohdissa (yrittäjäyyskoulus ja taksivalo matkailuyritykset vapautetaan) Tämä vapautus tulisi lisätä myös tähän kohtaan.

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

-

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:

-

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:

-

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

Hyvä että matkailuyritykset ovat vapautettu tästä, koska auto ei ole varsinaisessa taksiajossa. Kuitenkin matkailuyritykset tulisi vapauttaa vanhan lain mukaisesti kokonaan taksiluvasta, koska matkailuyrityksen toiminta ei ole verrattavissa taksikyyteihin, joissa päätuotteena on ihmisen kuljettaminen paikasta toiseen.

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

Hyvä että matkailuyritykset ovat vapautettu tästä, koska auto ei ole varsinaisessa taksiajossa ja matkailuyrityksissä korostuvat enemmän muut asiat asiakaspalvelussa ja turvallisuudessa. Kuitenkin matkailuyritykset tulisi vapauttaa vanhan lain mukaisesti kokonaan taksiluvasta, koska matkailuyrityksen toiminta ei ole verrattavissa taksikyyteihin, joissa päätuotteena on ihmisen kuljettaminen paikasta toiseen.

Taksipalveluiden hinnoittelu

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

-

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

-

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

-

Vaikutusten arviointi

Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:

Tässä luvussa ei huomioida matkailuyritysten näkökulmasta uudenlain matkailuyrityksille mukanaan tuomaa kohtuutonta vakuutusta. Tämän nyt uuttalakia korjaavan ehdotuksen tulisi palauttaa matkailusektorin kustannusrakenne kuljetusten osalta aikaisempaan. Nyt uudessa ehdotuksessa ei oteta millään tavalla kantaa siihen, että vuosittaiset kustannukset matkailuyrityksille ovat satoja ellei jopa tuhansia euroja, koska pienelläkin ajolla oleva auto joudutaan vakuuttamaan luvanvaraiseen käyttöön ja näin ollen vakuutusmaksut nousevat kohtuuttomasti sivutoimisilla yrittäjillä, joilla kuljetus liittyy pienä osana omaa tuotetta, ei varsinaisena taksikyytinä. Tässä vaikutusarivoissa tulisi selkeästi ottaa kantaa myös matkailuyritysten osalta uuden säännöksiä purkavan lainsäädännön vaikutuksista kulurakenteeseen ja sen kilpailua vääristävään ja harmaatataloutta lisäävään ohjaavuuteen.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:

-

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomionne muista mahdollisista asioista:

Matkailuyritykset tulisi yksiselitteisesti vapauttaa taksiluvista vanhan lainsäädännön mukaisesti, näin ollen lainsäädännöllä tuettaisiin pienyrittäjyyttä etenkin niillä seuduilla, missä työllisyys on muutenkin alhaista. Luontomatkailutuotteet ovat hyvä lisätulo ja nouseva trendin alueilla missä suuret työllistäjät puuttuvat. Nyt pienet yritykset ja innokkaat harrastajat eivät uskalla lähteä tuottamaan palveluita meille isommille kansainvälisille markkinoille myyville yrityksille, koska kuljetusten järjestäminen vaatii taksiluvan ja sitä kautta suuren satsauksen vakuutuksiin. Valitettavasti laki tässä muodossaan ohjaa yrityksiä vaikeaan kilpailuasetelmaan, missä isommat toteuttavat lakia ja pienemmät joko jättävät toiminnan sikseen tai tekevät sen pimeästi, jotta kiinnijäämisen riski myös taksilainosalta on pienempi.

Peltomäki Kaisa
Finnature Oy