

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:

-

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:

Ehdotettu 36 a § opetuksesta vastaavalle johtajalle esitetty vaatimus voimassa olevasta taksinkuljettajan ajoluvasta sekä vähintään yhden vuoden kokemusta päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta tai käytännön kokemusta alalta on huono ja se rajaa koulutuksen tarjoajat vain taksialaa lähellä oleviin yrityksiin.

Koulutuksesta vastaavan johtajan voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa ja vähintään yhden vuoden kokemus päätoimisesta taksinkuljettajana toimimisesta ei anna takeita, että lakimuutosessa ehdotetut yrittäjäkoulutus ja erityisryhmien kuljettajakoulutus toteutettaisiin laadukkaasti ja ammattimaisesti.

Tällainen vaatimus karsii laajan joukon osaavia koulutusorganisaatioita ja -yrityksiä pois markkinoilta, eikä kyseisellä vaatimuksella ole järkeviä perusteita. Vastaava johtaja vastaa

koulutuksen toteutuksesta, kouluttajien pätevydestä ja hänellä tulee olla opettajan vaatimusten lisäksi olla todennettu pedagoginen ammattitaito. Tällainen vaatimus mahdollistaa opetuksesta vastaavan johtajan ohjata, valvoa ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimia muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.

Huomionne taksikuljettajan ajoluvan myöntämiseen vaikuttavien sakkorekisteristä ilmenevien tekojen karenssiajan 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:

Tämä tulee lisäämään yritysten työmäärää merkittävästi, eikä tietojen keräämisellä saavuteta parempaa ymmärrystä taksipalvelujen saatavuudesta.

Eryteisesti välityspalvelua tarjoavien yritysten työmäärä tulee lisääntymään merkittävästi ja tietojen toimittaminen voi olla jopa mahdotonta.

Jo nyt Suomessa on tarjolla palvelualusta, johon henkilöliikenne- ja kuljetuspalveluja tarjoavat yritykset voivat liittyä ja, jossa asiakkaat esittävät omia matkapyyntöjä ja joihin yritykset vastaavat omilla tarjouksillaan. Tällainen asiakkaiden ja yritysten kohtauttamispalvelu katsotaan

välityspalvelutoiminnaksi ja tällaisen palvelun on mahdotonta toimittaa ajallisesti ja alueellisesti tietoa palveluun kirjautuneiden kuljettajien tarjoamista palveluista.

Lisäksi herää kysymys: mitkä ovat kriteerit saatavuudelle? Vaikka kuljetuspalvelua olisi saatavissa, eivät ne välttämättä täytä asiakkaan ennako-odotuksia.

Yhdymme Suomen Yrittäjien kantaan: "Lisävelvoitteet aiheuttaisivat yrityksille hallinnollisen taakan kasvamista ja eivät käytännössä parantaisi taksipalveluiden saatavuutta. Lisäksi on hyvä todeta, että vaikka yritykset toimittaisivat nykyistä laajemmin tietoa tarjonnastaan, ei tämä tieto takaa välttämättä, että takseja olisi kuluttajannäkökulmasta vastaavasti saatavilla. Taksi voi olla esimerkiksi varattuna yhdelle asiakkaalle pidemmän aikaan tai taksipalvelun hinta ei ole asiakkaan preferenssien mukainen."

Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Ehdotettu esitys vähimmäistietojen keräämisestä sähköisellä järjestelmällä ja saman aikaiset muutokset ajoneuvolain 25 ja 27 a § aiheuttavat tilanteen, jossa tosiasiallisesti lain voimaan tullessa 1.1.2021 henkilöliikennepalveluja voi suorittaa vain linja-autolla tai taksilla, jossa on taksamittari.

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

Tällä hetkellä ei ole tiedossa niitä liikenne- ja viestintäviraston teknisiä määräyksiä ajoneuvolain 25 §:n 2 momentissa tarkoitettua muusta laitteesta ja järjestelmästä, eikä liikenne- ja viestintävirasto anna tällaisia määräyksiä, ennen kuin tämä lakiesitys on voimassa.

Kun tällaiset tekniset määräykset tulevat voimaan, niin silloin näitä määräyksiä voidaan suunnitella ja toteuttaa muussa laitteessa ja järjestelmässä. Ja ennen kuin määräykset saadaan toteutettua muussa laitteessa ja järjestelmässä, niin siihen asti taksiliikennettä voi suorittaa vain sellaisilla takseilla, joissa on taksamittari. Tällaisen tilanteen välttämiseksi siirtymäajan tulisi olla vähintään 12 kk.

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

Tämä on 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:

Muutoksen perusteluissa mainitaan: "Selvityksellä tarkoitettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston vahvistuskäytännön mukaista asiakirjaa, kuten viraston lähettämää sähköpostia, jossa vahvistetaan, että ilmoituksesta on tehty merkintä liikenneasioiden rekisteriin."

Tosiasiallisesti Liikenne- ja viestintävirasto ei vahvista sähköpostilla, että ilmoituksesta on tehty merkintä liikenneasioiden rekisteriin. Jos tällaista asiakirjaa vaaditaan, niin silloin Liikenne- ja viestintävirastolta on vaadittava sähköpostivahvistuksen lähettämistä yrittäjille, kun yrittäjän ilmoituksesta on tehty merkintä liikenneasioiden rekisteriin.

Lakimuutosta ei tarvita, kun Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämä liikenneasioiden rekisteri <https://liikenteenharjoittajahaku.vallu.fi/Kansalaislupahaku> on saavutettavissa. Tällöin yrittäjien tekemissä omavalvonnoissa ja viranomaisten suorittamissa kenttävalvonnoissa lupatiedot ovat aina tarkistettavissa.

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:

Taksivalaisimen käyttövelvoite rajoittaa kyytien saamista erityisesti alueilla, joilla perinteisiä taksipalveluja ei ole kattavasti saatavilla.

Taksivalaisimen käyttövelvoite rajoittaa myös mahdollisuutta tarjota sellaisia henkilökyttejä, joissa yhdistellään erilaisia henkilö- ja tavarankuljetuspalveluja.

Esitämme, että tieliikennelain 155 § 2 momenttiin lisätään kohta 3, jossa sallitaan kuljetus ilman taksivalaisimen käyttövelvoitetta sellaisissa tilanteissa, joissa asiakas on sopinut kyydin etukäteen tietyn kuljetusyrityksen kanssa ja samalla hän on sopinut taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta.

Tällainen lisäys mahdollistaa taksiliikenteen harjoittamisen muun henkilö- ja tavarakuljetustoiminnan ohessa, kun asiakas sopii kyydistä etukäteen kuljetusyrityksen kanssa. Tällä on suuri merkitystä harvaan asutun alueen taksipalvelujen saatavuuteen, eikä tällainen muutos vaikuta merkittävästi sellaisilla alueilla, joissa taksipalvelua on hyvin saatavissa.

Taksiliikenteen kenttävalvonnassa tällaisia ajoneuvoja ei ole mahdollista havaita, kuten ei myöskään ole mahdollista havaita kohdan 2 yritys- ja edustusajoja, jossa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella.

Asiakkaalla ei ole tarvetta tunnistaa ajoneuvoa taksiksi, kun hän etukäteen sopii kuljetuksen suorittamisen tietyllä ajoneuvolla.

Ehdotamme tieliikennelain 155 § muutettavaksi seuraavasti:

155 §

Taksivalaisimen käyttäminen

Taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin.

Ilman taksivalaisinta saa suorittaa

- 1) koti- tai matkailupalveluyrityksen kuljetuksia, joissa kuljetetaan yrityksen omia asiakkaita osana yrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta, ja joissa kuljetus tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla;
- 2) yritys- tai edustusajoja, joissa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella;
- 3) ennakolta sovittuja kuljetuksia, joissa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella.

Edellä mainittu 2 momentin 2 ja 3 kohdan mukainen sopimus tai sen jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa. Kuljettajan on pyydettäessä esitettävä sopimus valvontaviranomaiselle.

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

-

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:

Muutosten arvioinneissa ei ole huomioitu taksipalvelujen saatavuutta koko Suomen alueella, eikä siinä ole kiinnitetty huomiota lakimuutosten vaikutuksiin taksipalvelujen saatavuuden harvaan asutuilla alueilla tai miten muutokset vaikuttavat yö- ja hiljaisen ajan saatavuuteen.

Vaikutusten arvioinnissa ei huomioida muutosten vaikutusta liikenteen päästöihin.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:

Uudistusten voimaantulon aikataulu 1.1.2021 on liian tiukka ja tämä aiheuttaa tilanteen, jossa lain voimaan tultua taksiliikennettä voi harjoittaa vain sellaisella ajoneuvolla, jossa on taksamittari.

Siirtymäsäännöksessä tulisi huomioida se ajankohta, jolloin Liikenne- ja viestintäviraston antaa määräyksen ajoneuvolain 25 §:n 2 momentissa tarkoitetusta muusta laitteesta ja järjestelmästä ja tämän ajankohdan jälkeen tulisi olla riittävä siirtymäaika, vähintään 12 kuukautta, ennen kuin 15 §:n sähköinen tiedonkeruovelvoite tulee voimaan.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomionne muista mahdollisista asioista:

Lakiesityksen tavoitteena esitetään, että sääntelyllä ei kuitenkaan haluta liiaksi rajoittaa uusien teknologioiden käyttöä tarvittavien tietojen keräämisessä tai edellyttää taksamittarin käyttämistä kaikissa takseissa.

Tämä tavoite ei toteudu ja lakiesitys palauttaa taksiliikenteen sääntelyn takaisin taksamittariaikaan.

Esityksen todellisia vaikutuksia ei ole selvitetty ja lain voimaantulossa ei ole riittävästi huomioitu muutosesitysten vaikutuksia alalla toimiviin yrityksiin. Muutosesitys tulee merkittävästi vaikuttamaan taksien saatavuuteen haja-asutusalueilla ja ajankohtina, jolloin taksiliikenne on vähäistä.

Kilpailu taksimarkkinoilla vähenee ja hinnat tulevat nousemaan. Välityskeskusten rooli kasvaa entisestään ja niiden kilpailuasema vahvistuu, jolloin asiakkaan ja yrittäjienkin kannalta epäterveet toimintatavat mahdollistuvat.

Lakiesityksessä ei huomioida muutosten kielteistä vaikutusta liikenteen päästöihin ja samalla esitys vie asiakkailta todellisen mahdollisuuden valita taksikyytinsä ajoneuvo. Kun asiakas ei voi valita ajoneuvoa, jolla taksimatkinsa tekee, niin asiakkaalla ei ole mahdollisuutta vaikuttaa kuljetusyrityksiä hankkimaan vähäpäästöisiä ajoneuvoja.

Vaikeuttamalla osa-aikaisten ja sivutoimisten kuljettajien mahdollisuutta tarjota vapaita penkkejä henkilöliikenteeseen, vähentää tämä kuljetuspalveluiden saatavuutta erityisesti haja-asutusalueilla ja hiljaisina aikoina, tai kun päätoimiset taksirytykset ovat varattauja tai muualla ajossa.

Hankaloittamalla taksien paluukyytien saamista vierailta paikkakunnilla, tämä lisää taksien tyhjänä ajoa ja kustanuksia sekä ympäristöpäästöjä.

Esitetty lakimuutos vesittää alkuperäisen lain tavoitteet avoimemmasta kilpailusta ja henkilöliikenteen päästöjen vähentämisestä.

Varinowski Juha
Opentaxi