

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:

Hintojen kohoamisesta keskusteltaessa on muistettava, että taksiyrittäjän liikevaihto koostuu myös kilpailutetuista yhteiskunnallisista ajosuoritteista, joiden kuljetushinnat ovat laskeneet. Lakisääteisten veloitteiden kustannukset ovat edelleen hoidettava. Yhteiskunnallisten kuljetusten kannattavuus alkaa osin olemaan varsinkin erityiskaluston kohdalla autoilijalle kyseenalainen.

Huomioitavaa on, että kuljetusyrittäjien kannattavuuden laskutapana euroa/kilometri ei anna koko kuvaa todellisuudesta. Käytettyjen työtuntien määrä on lisääntynyt ja sitä kautta laskettaessa tuottoa euroa/tunnissa ansiotaso on laskenut.

Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

Koulutusvaatimusten vaikutus ja tarkoituksenmukainen sisältö toimii kilpailutuksissa hyödynnettynä erityiskuljetuksissa asiakkaan kokemaa turvallisuutta lisäävänä. Kuten esityksessä mainittiin, hyödyt riippuvat hankintayksiköiden halusta hyödyntää koulutusvaatimuksia kilpailutuksissaan. Tärkeää on myös huomioida asiakkaan valinnan oikeus, jolla on suuri merkitys turvallisuuden tunteen lisäämisessä.

Erytisryhmien osalta kyseisellä lailla voidaan vaikuttaa vain rajallisesti taksipalvelujen laatuun ja turvallisuuteen. Käytännössä Sosiaali- ja terveysministeriöllä ja kunnilla on suuri mahdollisuus omien

lainsäädäntöjensä ja käytäntöjensä kautta vaikuttaa siihen, miten erityisryhmille suunnatut palvelut toteutetaan.

Asiakkaan valinnan vapauden lisäämisellä sekä Kelan että kuntien järjestämissä kuljetuksissa on merkittävä vaikutus palvelukokemukseen. Valinnan vapauden tuomalla luonnollisella kilpailuasetelmalla on myös palvelun laatua parantava vaikutus

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:

Koulutuksen tavoitteena luoda yhtenäinen ja luotettava erityisryhmille tarkoitettu kuljettajaverkosto. Koulutuksen tarkoitus on perehdyttää tunnistamaan erityisryhmien tarpeet, opastaa toimimaan heidän kanssaan sekä huolehtimaan heidän turvallisuudestaan. Koulutuksessa huomioitava myös kuljettajan työ- ja liikenneturvallisuus.

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:

Suomen Palvelutaksit ry näkee hyvänä, että Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamalla asiantuntijalla tarkoitetaan käytännössä yksityistä palveluntuottajaa, jolla on tekniset taidot ja tehtävän edellyttämä kokemus koulutukselle asetettujen edellytysten toteutumisen valvonnasta. Säännös mahdollistaisi yksityisten asiantuntijoiden hyödyntämisen laissa säädetyssä valvontatehtävässä. Taksikuljettajan koulutustehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle on perusteltua koulutuksen edellyttämän erityisen asiantuntemuksen vuoksi

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

Kokeissa todetun vilpin seuraamusmenettelyn vaikutus alalle pyrkivän työllistymiseen on ilmeinen, mutta taksitoiminnan ollessa luottamusala, sanktio vilpistä tulisi olla jopa esitettyä ankarampi. Hylätyn kokeen ja uusintasuorituksen välillä tulisi olla kahden viikon karensiaika.

Taksipalvelujen saatavuus

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

Tietojen kerääminen esitetyssä laajuudessa saattaa yksittäiselle yrittäjälle aiheuttaa kohtuuttomasti korvauksetonta työtä jos yritys ei operoi kaikkia kuljetuksiaan yhden välityskeskukseen kautta. SPT:n näkemyksen mukaan kyseisen laajuiselta autoilijavelvotteita tiedonkeruun osalta ei tule saattaa voimaan, ennen kuin siihen on soveltuvat automaattiset työkalut joko yhdistettyinä taksamittariin tai muihin autoissa oleviin matkaa ja aikaa mittaaviin applikaatioihin.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Tietojen kerääminen on sinänsä kannatettavaa. Tietoa keräävät sovellukset määritettäneen säädännöllä. Kustannukset tulevat autoilijoiden maksettaviksi. Tietojen reaaliaikaiseen siirtoon verottajalle pyrittäessä autoilijoiden väliset kilpailulliset näkökohdat huomioiden avoimien tiedonsiirtoajapintojen pitää olla mahdollisia jopa siten, että yhdestä ajoneuvosta mahdollistetaan tiedon siirto useammasta kuljetusmaksua mittaavasta laitteesta, olipa kyse sitten taksamittarista tai applikaatiosta. Liikennöitsijätasolle asti vietyä kerääminen esitetyssä laajuudessa tekniset haasteet eivät todennäköisesti toteutettavissa vuoden 2021 alkuun mennessä.

Joukkoliikenneautoilla toimitaan samoissa toimintaympäristöissä, samat velvoitteet tulee kilpailullisista syistä johtuen ulottaa myös joukkoliikenneautoihin.

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

SPT kannattaa taksamittarin käyttövelvoitetta silloin, kun hinnan laskemiseen matkan aikana käytetään matkaa ja aikaa.

(Mittalaitedirektiivi, mittaustavat S tai D)

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

SPT:n näkemyksen mukaan yritys- ja yhteisötunnuksen asettaminen taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykseksi on kannatettavaa

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:

SPT pitää taksivalaisimen käyttövelvoitetta kannatettavana

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:

Matkan hinnan perusteina matka ja aika ovat SPT:n mukaan kannatettavia. Laskentatavan tulee olla vapaa. Lisäpalvelut tulee olla hinnoiteltavissa erikseen.

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

Hinnoittelun vapauden seurauksena myös hinnanmuodostumisperusteiden määrittely on vapaata. Näin ollen ei myöskään esimerkkimatkan hintaa tule asettaa. Voidaan pitää hyväksyttävänä asettaa hinta, jonka ylittyessä kuljetuksen hinta pitää erikseen sopia. Huomattavaa on, että esimerkkimatkan hinta (10km/15min) on informaatioltaan arvoton, jos taksan laskentatapaa ei säädetä.

Tarkoitetaanko 3. ja 4. momentissa samaa esimerkkimatkan hintaa? Jos tarkoitetaan niin 10km/15min on matkan lyhyytensä puolesta käytännössä hankala.

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

Koska erityisryhmien kuljetusten hinnat ovat valtaosin kilpailutettuja ja koska hinnoittelumallien vapaus oli liikennepalvelulain keskeisiä kulmakiviä, ei lisäpalvelujen hintoja tule erikseen säädellä.

Vaikutusten arviointi

Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:

Välttämättömän tiedon siirrosta ja varastoinnista tullaan perimään autoilijoilta maksuja. Tiedon välittäjästä tai kuljetusten välittäjästä riippuen maksut voidaan joko paketoita välitysten kuukausimaksuihin, tai periä erillisinä. Välitysyhtiöille aiheutuvat kulut siirretään autoilijoiden maksettaviksi. Koska käsiteltävä tieto ja käsittelijät selviävät vasta myöhemmin, ei kustannusvaikutuksia pysty vielä arvioimaan.

Koska yksi auto saattaa ottaa kuljetuksia vastaan useammalta taholta, on todennäköistä, että tiedonsiirron kustannukset kasvavat.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:

-

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomionne muista mahdollisista asioista:

SPT:n näkemyksen mukaan tässä lainsäädäntöhankkeessa on hyvä tavoitepohja, mutta jos tässä tavoitteessa STM:llä Kelalla ja kunnilla ei ole omissa toimissaan samansuuntaisia pyrkimyksiä, varsinkin erityisryhmien kuljetusten osalta lain hengessä asetetut tavoitteet jäävät toteutumatta.

Rönni Ari

Suomen Palvelutaksit ry - Suomen Palvelutaksit ry:n hallitus / Jouko Lehto