

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:

Nykytilan arvioinnista kiinnitän huomiota kahteen tärkeään asiaan harmaa talous ja saatavuus.

Harmaan talouden osalta lakiesityksestä ei ole puututtu millään tavalla todelliseen markkinoilla olevaan ongelmaan. Internetissä mm Facebookissa toimii jokaisen maakuntakeskuksen alueella kuljetuspalvelua tarjoavia ja kyytipalvelua tarvitsevien sosiaalisen median ryhmiä. Esimerkiksi Oulun seudulla on kaksi ryhmää "Kyytiä tarvitsevat Oulu + lähiseutu" ja "Kyytipalsta Oulun seutu". Facebook ryhmässä kyydin tarjoavat ilmoittavat milloin "auto on ajossa", montako henkeä kyytiin ottaa ja kyydin tarvitsijat ilmoittavat kyydin tarpeesta. Molemmissa ryhmissä on jäseniä yhteensä 4 595 henkilöä. Kyseessä on puhdas laitton taksitoiminnan harjoittaminen, maksun periminen jopa taksin hintatasoa ilman että yksikään kyytipalveluita tarjoava henkilöllä on mitään Y-tunnusta/yritystä, auto yksikäyttöinen ja mitään veroja velvoitteita ei makseta. Toiminta on kasvanut koko ajan ja poliisin on erittäin vaikea puuttua toimintaan nykyisen lainsäädännön puitteissa. Kyseessä on laitton luvaton liikenne ja korjattavaan lainsäädäntöön tulee saada tarkemmat täsmällisemmät määritteet jo siitä että tämän tyyppinen kuljetuspalveluiden tarjoaminen edellyttää taksilupaa, y-tunnusta/yritystä, asianmukaisesti ammattikäyttöön rekisteröityä ajoneuvoa ja kuljettajalla tulee olla vaadittava ajolupa.

Oulun poliisi valvoi laitonta liikennettä marraskuussa 2019 ja valvonnassa kirjoitettiin muutama rangaistusvaatimus. Poliisin palautteen perusteella näytön saanti luvattomasta liikenteestä oli erittäin vaikeaa koska nykyinen lainsäädäntö asettaa poliisille näyttövelvoitteen että luvattonta liikennöintiä on tapahtunut. Valvonnassa vedottiin tuttujen, sukulaisten ym kuljetukseen ja korvausta ei peritä. Valvovan viranomaisen viesti lainsäätäjän suuntaan oli selvä että kun taksilakia korjataan tulee lainsäädäntöön saada tarkempi rajausta korvaustasosta, mikä on naapuriapu, vuorotteluun perustuva kyydin tarjoaminen jne. Lakiin myös selkeä teksti kyytipalvelujen tarjoamisesta julkisesti internet ym vastaava ilmoituskanava, palveluita tarjovalla tulee olla taksilupa! On selvää jos kyytipalvelujen tarjoaja ja kyydin tarvitsija eivät edes tunne toisiaan ja

kontakti syntyy facebook välityksellä se ei todellakaan ole tuttujen kuskaaminen ns bensarahaa vastaan.

Ongelma on jo valtakunnallinen ja kasvaa koko ajan. Mikäli tähän ei puututa aiheuttaa tämä veronmaksun laiminlyöntiä, laillisen taksiliikenteen toimintaedellytysten heikkenemistä ja erityisryhmien palveluiden tarjonnan vähenemistä. On myös huomioitava lieveilmiö jossa laittoman liikenteen toimijat nauttivat usein samaan aikaan eri yhteiskunnan työttömäskorvaus, toimeentulomuita kela:n tai kunnan tukia. Laiton taksitoiminta ja yhteiskunnan tuet eivät kannusta hakeutua työmarkkinoille sekä tukia maksetaan tarpeettomasti kun yhteenlaskettu ansio antaa riittävän ansaintatason. Lakiin ei saa jäädä selvää aukkoa harmaan talouden harjoittamiselle.

Saatavuuden osalta lakiesitys ei muuta tiannetta nykyisestä miksikään. Taksilakiin tulee saada teksti jossa taksiryttäjät voivat sopia esim hiljaisen ajan kysynnän päivystyspalveluiden tarjoamisesta. Luvussa 2 on mainittu asian kuuluvan kilpailuviranomaisten arvioitavaksi ja asia tulee muotoutumaan käytäntö muutaman vuoden kuluessa. Mikäli asia jää edelleen KKV arvioitavaksi tulee saatavuus edelleen heikkenemään maaseudulla ja pienissä kaupungeissa. Mikäli KKV aidosti opastaisi ja ohjaisi taksiryttäjien toimintaa asia ei olisi ongelma. KKV toimintatapa on hyvin viranomaislähtöistä ja lähetystapa taksialaan on hyvin tutkintapohjaista. Jos taksiryttäjät nyt sopivat keskenään mitään menettelyä jolla on tavoite tuottaa taksipalveluiden käyttäjille partempaa saatavuutta, kohtuullista hinnoittelua, tehokkuutta jne KKV lähetysmistapa on lähes poikkeuksetta epäily kilpailulainsäädännön rikkomisesta. Tutkintaprosessit ovat hyvin pitkiä, koko ajan on uhka KKV asettamasta uhkasakosta tai asian viemisestä markkinaoikeuden käsiteltäväksi ja siellä mahdollisesti määrättäviin suuriin seuraamusmaksuihin. Jo yksistään KKV:ssä asian tutkinnan käsittelyä varten autoilijoiden/välitysytöiden tulee hankkia kilpailuoikeuteen erikoistuneiden lakitoimistojen palveluita joiden asian prposessiaikaisen käsittelyyn liittyvät kustannukset helposti nousevat kymmeniin tuhansiin euroihin. Lisäksi kaikki autoilijoiden tutkinnan yhteydessä tekemä oma selvitystyö, aineistojen hankinta ym vie todella suuret voimavat joka on poissa yrityksen normaalista toiminnasta. Tutkinnan aikana tutkinnan kohteena olevat autoilijat/tilausvälitysytio saa julkisuudessa negatiivisen leiman kun KKV on ottanut asian tutkittavaksi. On huomattavasti helpompi jättää liiketaloudellisesti heikosti kannattavaan aikaan jättää asiakkaat palvelematta ja sopimatta mitään muiden alan toimijoiden kanssa kuin ottaa taloudellinen ja maineriski.

Mikäli aidosti lainsäädännössä saatavuuteen halutaan alan toimijoille mahdollisuus tuottaa palveluja tulee se voida tehdä ilman KKV uhkaa. Lakiin tulee saada tältä osin määritelmä jossa alan toimijoiden kesken saadaan tietyssä määrin sopia palveluiden tarjoamisesta tilanteissa joissa taksipalveluiden käyttäjä saa siitä hyötyä. Erityisesti heikommassa asemassa olevat erityisryhmät, vanhukset ja kunnat saisivat suurimman hyödyn kuljetuspalveluiden säilymisessä.

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 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:

-

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:

-

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:

Taksivalaisimen käyttövelvollisuus ei yksin ole riittävä tapa ilmoittaa ajoneuvon olevan taksiliikenteessä. Valaisinta ehdottomasti parempi ratkaisu olisi Ruotsin tapaan autossa tulee käyttää eri värisiä rekisterikilpiä. Tämä antaisi vakuuden siitä että kysessä on laillisesti toimiva kuljetuspalveluita tuottava yritys. Kilven käyttöön olisi helppo liittää valvonta onko yritys maksanut lakisääteiset velvoitteet. lakia täydentävään asetuksen tai lain perusteluihin voitaisiin määritellä perusteet milloin lakisääteisten velvoitteiden laiminlyönti johtaa kilpien poistamiseen siihen saakka kunnes velvoitteet on hoidettu. Rekisterikilpien määrääminen pakolliseksi toisi suuremmat hyödyt kuin marginaaliset tilanteet joissa se koetaan hankalaksi. On todella vain tahtokysymys saattaa tämä velvoite lainsäädäntöön. Jos ajoneuvoa ei jostain syystä käytetä pidempiaikaisesti taksiliikenteeseen löytyy siihen vaihtoehto miten kilvet saa korvattua tavanomaisilla rekisterikilvillä.

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:

Esimerkkimatkan hinnoittelu 10 km/15 min matkasta on kannatettava asia. Hintamäärittely tulee kuitenkin koskea vain arkipäiväisin klo 7 - 18 välisen aikana tehtävää matkaa ja koskea matkaa yksinomaan taksitolpalta tai kadulla otettuna. Muuna aikana taksin hinta perustuu imoiettuun hinnastoon joka on nähtävillä auton ulkopinnassa esim nykyisen kokoisella hinnastomallilla ja matkan hinta muodostua sen perusteella. Esityksessä mainittu LVM määrittelemä esimerkkimatkan hintaa on tarpeetonta määritellä. Taksin käyttäjät saavat arkipäivän vertailuhinnasta riittävän käsityksen mitä palvelun hintataso eri taksiryityksillä on. Taksin tilausnumerosta tilattavissa matkoissa ei vertailuhintaa tule koskea laisinkaan. Taksien hinnat ovat saatavilla taksin tai tilauskeskuksen nettisivuilta tai puhelimitse. Rehelliset taksiryitykset ilmoittavat matkan

kokonaishinnan esim kotisivuillaan tai tilausaplikaatiossa jo ennakoon ja taksin käyttäjä voi vertailla eri toimijoiden hintoja.

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

Enimmäishinnan määrittämisen mahdollisuus tulee poistaa aiestyksestä tarpeettomana. Miten todellisuudessa ovat erityisryhmät ja lisäpalvelut määrittely on liian epämääräinen määrittely lakitasoiseen tekstiin. Ns erityisryhmien kuljetukset hankintaan pääosin julkisilla hankinnoilla ja tarjouspyynnössä on määritelty perittävät hinnoittelutariffit.

Vaikutusten arviointi

Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:

-

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:

-

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomionne muista mahdollisista asioista:

-

Veijola Olli
Pohjois-Suomen Taksiyrittäjät ry