

9.7.2020

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 11.6.2020 (VN/1631/2020-LVM-117)

TAKSILIIKENNETÄ KOSKEVA SÄÄNTELY

Liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt lausuntokierrokselle luonnoksen hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 §:n sekä ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta. Muutokset koskevat taksiliikennettä koskevia säännöksiä. Hallituksen esitys on valmisteltu taksisääntelyn toimivuutta koskeva arviomuistion laatimisen ja sitä koskevan lausuntokierroksen jälkeen.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi sääntelyä taksinkuljettajan koulutukseen liittyvistä asioista. Tämän lisäksi ehdotetaan sääntelyä kaikista taksikyydeistä verovalvontaa varten kerättävistä vähimmäistiedoista, Y-tunnuksesta taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä, veloitteesta pitää taksiajossa mukana taksiliikennelupaa tai sen jäljennöstä, kuljettajan vastuusta ajoneuvossa mukana pidettävistä asiakirjoista ja tiedoista sekä pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta. Lisäksi tieliikennelakiin ehdotetaan lisättäväksi sääntelyä taksivalaisimen käytöstä. Tavoitteena on tukea viranomaisvalvontaa ja harmaan talouden torjuntaa sekä helpottaa taksin tunnistamista myös asiakkaan näkökulmasta.

Tämän lisäksi ehdotetaan täsmennettäväksi sääntelyä taksimatkojen hinnoittelusta. Ajoneuvolakiin ehdotetaan säännöstä, jonka mukaan kaikissa takseissa tulisi käyttää joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka kerää ja säilyttää laissa edellytetyt vähimmäistiedot. Taksamittaria tulisi käyttää, jos kyydin hinta perustuu matkan pituuden ja ajan mittaamiseen. Tavoitteena on harmaan talouden torjunnan tukeminen sekä kansallisen taksamittarisääntelyn täsmentäminen EU-sääntelyyn.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (*jäljempänä MaRa*) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitysluonnoksesta.

1. Koronakriisi on synkettänyt matkailu- ja ravintola-alan taloudellisia näkymiä

Koronakriisi on ajanut matkailu- ja ravintola-alan yrittäjät sekä heidän työntekijänsä ennennäkemättömään ahdinkoon. Eduskunnan ja hallituksen päättämät kokoontumis- matkustus- ja ravintolatoiminnan rajoitukset, asiakkaiden varovaisuus, etätyöt ja erityisesti ulkomaalaisten asiakkaiden vähäisyys ovat kurittaneet matkailu- ja ravintola-alaa maaliskuun puolivälistä lähtien. Vaikka rajoituksia on purettu ja niitä on lievennetty, palvelujen kysyntä on edelleen heikkoa edelliseen vuoteen verrattuna. Se heijastuu negatiivisesti myös alan työntekijöihin, joista kesäkuun lopussa oli lomautettuina lähes puolessa yrityksistä vähintään 40 prosenttia henkilökunnan kokonaismäärästä.

Matkailu- ja ravintola-alan yritysten palvelujen kysyntä on ainakin vuoden 2021 loppuun asti kotimaisen kysynnän varassa. Toimiala tarvitsee tukea kriisissä ja kriisin jälkeen. On ensiarvoisen tärkeää, että lainsäädännöllä ei säädetä uusia velvoitteita, jotka lisäävät matkailu- ja ravintola-alan yritysten kustannusrasitusta tai hallinnollista taakkaa. Tämä tulee ottaa huomioon myös liikenteen palveluja koskevaa lakia uudistettaessa.

MaRa on taksisääntelyn uudistamista koskevasta arviomuistiosta lausueessaan vaatinut, että ohjelmapalveluyritykset vapautetaan velvoitteesta hakea taksiliikennelupaa, kun ne kuljettavat asiakkaitaan osana yrityksen tarjoamaa palvelupakettia. Taksiliikennelupa aiheuttaa yrityksille merkittäviä kustannuksia ja hallinnollista taakkaa. Koronakriisin ja tulevien kausien epävarmuuden takia taksiliikennelaisissa olleen poikkeuksen palauttamisen välttämättömyys korostuu entisestään.

Ohjelmapalveluyritykset (esimerkiksi husky- ja moottorikelkkasafarit) joutuivat lopettamaan toimintansa maaliskuussa kesken parhaan sesonkinsa. Niiden taloudelliset tappiot sesongin keskeytymisestä olivat merkittävät. Yritysten taloudelliset vaikeudet jatkuvat myös tulevilla talvikaudella 2020–21, koska lentoliikenne ja ulkomailta Suomeen tuleva matkailu elpyvät hitaasti. Ohjelmapalvelualan tuleviin kausiin kohdistuu merkittäviä epävarmuustekijöitä etenkin ulkomaisten matkailijoiden ja liikematkailijoiden määrän suhteen. Kv. matkailijoiden osuus ohjelmapalvelualan yritysten asiakkaista on erittäin merkittävä. Osuus vaihtelee yrityksestä riippuen, mutta se voi olla jopa 80–90 %. Liikematkailijoiden osuus asiakkaista on arviolta 10–20 %.

2. Matkailuyrityksille myönnetty poikkeus taksiliikenneluvan hakemisesta tulee palauttaa lakiin

MaRa edustaa laajalti matkailu- ja ohjelmapalvelualan yrityksiä Suomessa. MaRan jäseniin kuuluu erilaisia ohjelma- ja luontomatkailupalveluja tarjoavia yrityksiä, jotka järjestävät koti- ja ulkomaisille matkailijoille erilaisia ohjelmapalveluja, safareita ja muita aktiviteetteja. MaRan jäseniä ovat muutamia mainitaksemme muun muassa Lapland Safaris Oy, Harriniva Hotels & Safaris Oy, Rukapalvelu Oy, Boreal Wildlife Centre Oy, Koli Activ Oy ja Martinselkosen Eräkeskus. MaRa neuvottelee ohjelmapalvelualalla työehtosopimuksen yhdessä palvelualan ammattiliitto PAMin kanssa.

Matkailupalveluja ja niihin liittyviä kuljetuspalveluja tarjoavat yritykset ovat pääosin erittäin pieniä, yrittäjä mukaan lukien 1-3 henkilöä ympärivuotisesti työllistäviä. Yrityksiä on useita satoja ja osa niistä toimii myös muilla toimialoilla (esimerkiksi maatalous). Matkailupalvelujen tarjonta on erittäin sesonkiluonteista. Asiakasryhmät ovat tyypillisesti pieniä, 2–6 henkilön ryhmiä.

Yritys tarjoaa yleensä luontomatkailupalveluja (esimerkiksi koira-, moottorikelkka-, poro-, vaellus-, melonta- ja eläintenkatelusafareita), joihin liittyvänä välttämättömänä osana on kuljetus esimerkiksi majoituspaikasta safarin varusteiden haku- tai aloituspaikkaan. Ajoneuvon kuljettajana toimiva ryhmän opas antaa asiakkaille jo kuljetuksen aikana tarkempia tietoja palvelukokonaisuudesta, kuten majoituksesta, ruokailuista, safarin ohjelmasta ja asiakkaan käyttöön tulevista välineistä sekä tekee itsensä tutuksi ryhmälle, jonka kanssa hän viettää aikaa joskus jopa useamman päivän.

MaRa toteaa, että matkailupalveluiden yhteydessä tapahtuva asiakkaiden kuljettamiseen liittyvä palvelu on vain oheis- tai hyvin pieni lisäpalvelu osana palvelukokonaisuutta, jonka keskeisenä osana ei ole henkilökuljetuspalvelu vaan matkailuelämysten tarjoaminen.

Matkailupalveluihin liittyvät kuljetukset eivät myöskään kilpaile taksiliikenteen kanssa. Kuljetuspalveluja ei tarjota rajoittamattomalle asiakaspiirille. Kuljetus on osa matkailupalvelukokonaisuutta ja se kohdistuu vain matkailupalveluyrityksen asiakkaisiin. Kuljetus on pääasialliseen palveluun liittyvä liitännäistoiminto. Asiakas ei voi varata kuljetusta sovelluksella tai puhelimella erikseen kuten taksitoiminnassa. Matkailupalveluyritykset tarvitsevat myös luonnossa liikkumiseen normaalitaksikannasta poikkeavaa kalustoa.

Palvelupaketin osana tapahtuva kuljetustoiminnan vapauttaminen luvanvaraisuuden piiristä ei aiheuta kilpailuvääristymää suhteessa taksitoimintaan, koska nämä kuljetukset ja taksiliikenne eivät kilpaile samoista asiakkaista.

MaRa katsoo, että taksiliikenneluvan vaatiminen palvelukokonaisuuden osana tapahtuvissa kuljetuksissa on liian raskas velvoite kuljetuksen merkitykseen nähden.

Matkailupalveluyritysten kustannukset kasvaneet luvanvaraistamisen takia

Taksiluvan hankkineilla ohjelmapalveluyrityksillä kustannukset ovat nousseet merkittävästi aiemmasta. Vakuutusmaksut luvanvaraisessa käytössä ovat moninkertaiset tavallisiin vakuutuksiin nähden. Useat matkailupalveluyritykset, jotka kuljettavat asiakkaitaan palvelukokonaisuuden osana, ovat jättäneet vakuuttamatta hallinnassaan olevat autonsa luvanvaraiseen käyttöön. Tämä lisää myös kilpailuvääristymää.

Matkailupalveluyritysten hallinnollinen taakka kasvanut luvanvaraistamisen takia.

Matkailualalla toimiviin yrityksiin kohdistuu jo nykyisellään moniin muihin toimialoihin verrattuna poikkeuksellisen paljon sääntelyä ja viranomaisvalvontaa muun muassa turvallisuus-, kuluttajansuoja-, terveydensuojelu-, alkoholi-, palo- ja pelastus- sekä elintarvikeasioissa. Taksiliikenneluvan hakeneille ohjelmapalveluyrityksille on aiheutunut tarpeetonta hallinnollista taakkaa taksiliikenneluvan vaatimien raportointivelvoitteiden takia. Taksiluvan hankkinut matkailupalveluyritys joutuu raportoimaan Traficomille palvelukokonaisuuden osana tapahtuvista kuljetuksista muun muassa seuraavia tietoja:

- yritystunnus tai luvanhaltijan nimi
- yrityksen pääasiallinen toimiala (taksiliikenne, muu henkilöliikenne, tavaraliikenne, muu)
- yrityksen taksiliikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrä (henkilöautot, esteettömät henkilöautot, muut)
- yritykselle ajavien kuljettajien määrä (täyspäiväiset, osa-aikaiset)
- yrityksen pääasiallinen toimialue kunnan tarkkuudella
- yrityksen liikevaihto taksiliikenteessä (kokonaissumma euroina) raportoivana vuonna
- yrityksen ammattiajokilometrit taksiliikenteessä (kokonaiskilometrit km) raportoitava vuonna

MaRa huomauttaa, että luvanvaraistaminen matkailupalveluissa on johtanut tilastojen osittaiseen vääristymiseen, mikä antaa taksiliikenteestä väärää tietoa. Taksiluvan hake-

neiden yritysten määrä on kasvanut huomattavasti enemmän kuin raportoitu liikevaihto on kasvanut. Tämä on johtanut epäilyksiin harmaan talouden lisääntymisestä. Yksi syy siihen, miksi lupamäärien lisääntyminen ei ole samassa suhteessa lisännyt taksiliikenteen liikevaihtoa on se, että useat taksiliikenneluvan hakeneet matkailuyritykset ovat mukana taksiliikenneluvuissa ilman raportoitavaa liikevaihtoa. Kun kuljetuksia tehdään palvelukokonaisuuden osana ja kuljetuksesta ei peritä erillistä maksua, niin tästä ei myöskään synny Traficomille raportoitavaa liikevaihtoa taksiliikenteestä. Jos palvelukokonaisuuden osana tapahtuvat kuljetukset rajattaisiin luvanvaraisuuden ulkopuolelle, niin vääristymä korjaantuisi ja tilastojen oikeellisuus parantuisi.

MaRa pitää erittäin huolestuttavana, että hallituksen esitysluonnoksen nojalla hallinnollinen taakka ja kustannukset kasvaisivat entisestään, kun myös matkailupalveluyritykset joutuisivat keräämään palvelukokonaisuuden osana tapahtuvissa kuljetuksissa samoja tietoja, joita kerätään tavallisista taksimatkoista ja asentamaan myös ajoneuvoihinsa kalliita uusia järjestelmiä ja laitteita. Asiasta tarkemmin lausunnon kohdassa 4.

MaRa toteaa, että ohjelmanpalveluyritykset ovat menettäneet koronaepidemian takia myyntinsä koko keväältä 2020. Myös tuleviin kausiin kohdistuu merkittäviä epävarmuustekijöitä etenkin ulkomaisten matkailijoiden määrän suhteen. Ohjelmanpalveluyritykset eivät kestä lainsäädännön muutoksia, jotka lisäävät niiden kustannuksia, hallinnollista taakkaa tai vaikeuttaisivat niiden liiketoimintaa.

Luvanvaraistaminen vääristänyt matkailuyritysten välistä kilpailua

Lainmuutos on myös lisännyt kilpailuvääristymiä alalla, kun vain osa matkailupalveluja tarjoavia yrityksistä on hankkinut taksiliikenneluvan asiakaskuljetuksiaan varten ja rekisteröinyt ajoneuvonsa luvanvaraiseen käyttöön. Käytännössä vain ammattimaisesti toimivat matkailupalveluja tarjoavat yritykset ovat hakeneet luvan ja iso osa yrityksistä on jättänyt luvan hakematta. Taksilupaa koskevat velvoitteet ja kustannukset ovat kuljetusten merkitykseen nähden niin raskaat, että moni toimija on jättänyt luvan hakematta.

Taksiluvan vaatiminen matkailupalveluyrityksiltä on vääristänyt kilpailutilannetta matkailupalveluyritysten välillä, koska valvontaa ei kohdisteta kaikkiin ohjelmanpalveluyrityksiin. Taksiliikenneluvan hakemista valvoo lähinnä poliisi eikä poliisilla ole resursseja tehokkaaseen valvontaan. MaRa toteaa, että hallituksen esitysluonnoksen nojalla kilpailuvääristymä pahenisi entisestään, kun taksiliikenneluvalla toimimisen velvoitteet ja kustannukset kasvaisivat entisestään.

Taksiliikennelupaa koskeva poikkeussäännös palautettava lakiin

MaRa katsoo, että taksiliikenneluvan vaatiminen palvelukokonaisuuden osana tapahtuvissa kuljetuksissa on liian raskas velvoite kuljetuksen merkitykseen nähden, vaikka liikenteen palveluista annettuun lakiin sisältyy matkailupalveluyrityksille välttämätön taksikuljettajan ajolupaa koskeva poikkeus, kun kyse on palvelupaketin osana tapahtuvista kuljetuksista (25.4 §)

MaRa vaatii, että liikenteen palveluista annetun lain 4 § 2 momenttiin lisätään kohta, jonka mukaan ilman taksiliikennelupaa saa suorittaa kuljetuksia, jos kuljetus on

osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla. Poikkeus vastaa kumotussa taksiliikennelaissa ollutta sääntelyä.

MaRa toteaa, että asiakkaiden turvallisuus tulee palvelukokonaisuudessa huomioiduksi kuluttajaturvallisuuslain säännösten perusteella. Ohjelma- ja luontomatkailupalveluja tarjoavien yritysten tulee arvioida tarjoamiinsa palveluihin liittyvät riskit ja laatia turvallisuusasiakirja, jossa palveluihin ja toimintaan liittyvät riskit on perusteellisesti kartoitettu ja selvitetty samalla myös vaaratilanteiden ehkäisemistä edellyttävät toimenpiteet. Myös palvelukokonaisuuden osana tapahtuvat kuljetustoitto kuuluu tämän velvoitteen piiriin.

3. Matkailupalveluyrityksille myönnetty poikkeus taksinkuljettajan ajoluvasta on välttämätön

Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättiin vuonna 2018 poikkeussäännös, joka on turvannut matkailupalveluyritysten toiminnan jatkumisen, vaikka niiltä on edellytetty taksiliikennelupaa palvelupaketin osana tapahtuvia kuljetuksia varten (HE 90/2018, LiVM 17/2018). Kuljettajalla ei tarvitse olla taksinkuljettajan ajolupaa, jos kuljetus on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla

Taksiliitto on liikenne- ja viestintäministeriölle antamassaan lausunnossa taksisääntelyn arviomuistiosta kritisoinut matkailupalveluyrityksille myönnettyä poikkeusta.

MaRa on tuonut taksinkuljettajan ajolupaa koskevan poikkeuksen välttämättömyyteen liittyvät perusteet ja syyt esille lausunnossaan eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 21.6.2018. Asiantila ei ole muuttunut tästä.

<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2018-AK-198761.pdf>.

MaRa pitää erittäin kannatettavana, että lakiehdotuksessa asiantilaa ei ehdoteta muutettavaksi. Taksinkuljettajan ajolupaa koskeva poikkeus (25.4 §) palvelupaketin osana tapahtuvissa kuljetuksissa on välttämätöntä säilyttää myös jatkossa, jos palvelupaketin osana tapahtuvia kuljetuksia ei vapautettaisi taksiliikenneluvan hakemisen piiristä.

4. Taksimatkoista kerättävät minim tiedot

Lakiesitysluonnoksen perusteella verovalvonnan ja harmaan talouden torjunnan kannalta kaikista taksimatkoista on kerättävä sähköisessä muodossa laissa määritellyt minim tiedot (luonnos 15 a §). Taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo olisi varustettava myös ajoneuvolain 25 §:n 2 momentissa tarkoitettulla laitteella (taksamittari tai muu laite tai järjestelmä), joka automaattisesti kerää ja tallentaa tiedot kaikista taksimatkoista. Lakiesityksen nojalla pakollisia tietoja olisivat yrittäjän yksilöintitiedot, ajoneuvon yksilöintitiedot, ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot, matkan ajankohta, pituus ja ajallinen kesto sekä matkan hinta- ja maksutapatiedot.

Lain perusteluissa todetaan, että laite tai järjestelmä tai niiden yhdistelmä tarkoittaa esimerkiksi tietojärjestelmää, johon sisältyisi vähintään seuraavia osia: Taksijoneuvossa mukana olevalla laitteella oleva sovellus tai muu laite, joka mittaa tai muutoin todentaa matkan ajankohdan, kuljetun matkan pituuden ja siihen käytetyn ajan sekä tallentaa kuljettajan yksilöintitiedot ja matkan hinta- ja maksutapatiedot. Toiseksi tietojärjestelmään sisältyisi kolmannen osapuolen hallinnoima tietokanta tai tietokantoja, joihin sovelluksella tai laitteella kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti ja joissa ne säilytetään muuttumattomina. Kolmanneksi tietojärjestelmään sisältyisi laitteita, joiden avulla kerätyt tiedot siirtyvät tietokantoihin. Neljänneksi tietojärjestelmään sisältyisi ohjelmistoja, joiden avulla toteutetaan esimerkiksi tarvittavat raportointi- ja tiedonhakuominaisuudet siten, että tietokantoihin tallentuneita tietoja voi tarkastella ja tulostaa selväkielisessä muodossa. Muulla laitteella tai järjestelmällä ei tarkoiteta sellaista laitetta tai järjestelmää, joka ominaisuuksiltaan vastaa mittaustalvirektiivissä tarkoitettua taksamittaria.

MaRa toteaa, että säännöksessä ehdotettujen tietojen pakollinen kerääminen matkailupalveluyrityksen palvelukokonaisuuden osana tapahtuvissa kuljetuksissa on täysin tarpeeton ja liian raskas velvoite matkailupalveluyrityksille.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta (LiVM 17/2018) on taksikuljettajan ajolupaa koskevasta poikkeuksesta lausueuuaan todennut seuraavaa: ”*poikkeuksen soveltuminen edellyttää aina, että kuljetus on vähäinen osa palvelupakettia. Palvelupaketti pitää myydä kokonaisuutena, eikä kuljetuspalvelua voi ostaa palveluyritykseltä erikseen.* Jos yritys tarjoaa erillisiä maksullisia kuljetuksia, tällaisissa kuljetuksissa kuljettajilla on aina oltava taksinkuljettajan ajolupa.

MaRa korostaa, että matkailupalveluiden yhteydessä tapahtuva asiakkaiden kuljettamiseen liittyvä palvelu on liitännäistoimintona hyvin pieni lisäpalvelu osana palvelukokonaisuutta. Matkailupalveluyrityksen tarjoamassa palvelussa keskeisenä osana ei ole henkilökuljetuspalvelu vaan matkailuelämysten tarjoaminen. Kuljetus on osa kokonaispalvelupakettia eikä kuljetuksia hinnoitella erikseen.

Palvelupaketin osana tapahtuvien kuljetusten osalta ei voida katsoa olevan mitään tarvetta kerätä tietoja siitä, milloin ohjelmapalveluyrityksen ajoneuvolla suoritettava ajo alkaa ja milloin se päättyy ja kuinka kauan se kestää. Matkan hinta- ja maksutapatietoja ei ajon aikana pystytä edes keräämään, koska kuljetuksesta ei peritä erillistä hintaa, kun kuljetus sisältyy palvelupaketin hintaan. Yrittäjän yksilöintitietojen, ajoneuvon yksilöintitietojen sekä ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitietojen keräämiseen ajon aikana ei ole mitään tarvetta.

MaRa toteaa, että tarpeetonta hallinnollista taakkaa ja merkittäviä kustannuksia aiheutuisi myös siitä, että matkailupalveluyritykset joutuisivat varustamaan ajoneuvot tietojen keruulaitteilla tai -järjestelmillä. Tämä olisi kuljetusten merkityksen nähden täysin kohtuuton velvoite ja lisäisi ohjelmapalveluyritysten kustannuksia entisestään.

Matkailupalveluyrityksien ajoja suoritetaan paljon haasteellisessa maastossa ja erämaassa, jolloin ajoneuvoon asennettavien sovellusten ja laitteiden toimintaa tulee helposti häiriöitä tai ne rikkoontuvat. Yhteydet muun muassa mobiiliverkkoon voivat katketa tai niitä ei ole.

Matkailupalveluyritysten hallinnassa olevilla ajoneuvoilla suoritetaan myös muuta ajoa kuin palvelupaketin osana tapahtuvia henkilökuljetuksia. Ajoneuvoja käytetään muun muassa yrityksen sisäisiin varustekuljetuksiin ja huoltoajoihin. Ehdotettu säännös pakottavasta tietojen keräämisestä ”taksimatkoista” ja ajojen erottelu aiheuttaisi yrityksen toiminnassa merkittävää hallinnollista taakkaa.

Vaatus ajoneuvojen varustamisesta laitteilla tai järjestelmillä käytännössä estäisi tai ainakin vaikeuttaisi huomattavasti ohjelmapalveluyrityksen mahdollisuutta vuokrata palvelukokonaisuuden osana tapahtuvia kuljetuksia varten kuljetuskalustoa esimerkiksi autovuokraamosta. Vuokra-ajoneuvon käyttäminen on tarpeellista korjaus- tai huoltotilanteissa tai kun palvelupaketin osana tapahtuviin kuljetuksiin tarvitaan hetkellisesti enemmän kalustoa kuin yrityksellä on normaalisti ajoneuvoja käytössään.

MaRa vaatii, että jos taksiliikennelupaa vaaditaan edelleen palvelukokonaisuuden osana tapahtuvissa kuljetuksissa, lakiin sisällytetään säännös, jonka mukaan liikennepalvelulain 15 a §:ää eikä ajoneuvolain 25 §:ää sovelleta, kun kuljetus on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla. Jos ajoneuvoja käytetään vain tällaisiin luvanvaraisiin ajoihin, ei ajoneuvoa tarvitse varustaa ajoneuvolain 25 §:ssä mainituilla laitteilla tai järjestelmillä.

MaRa toteaa, että ehdotettu velvoite aiheuttaisi turhaa hallinnollista taakkaa ja kustannuksia myös monissa matkailuyritysten kuljetustilanteissa, vaikka kyse ei olisi palvelupaketin osana tapahtuvista kuljetuksista. Esimerkiksi hotelli on voinut uuden sääntelyn myötä hankkia taksiliikenneluvan ja tarjota hotellissa majoittuville asiakkailleen (lento-kenttä)kuljetuksia erillisenä tilauspalveluna.

MaRa katsoo, että olisi harmaan talouden torjunnan kannalta ylimitoitettua ja tarpeetonta vaatia, että taksiliikenneluvan hankkinut ja omia majoittuvia asiakkaitaan kuljettava hotelli joutuisi keräämään kuljetuksista kaikki yllä mainitut tiedot ja varustamaan ajoneuvot laitteilla tai järjestelmillä tietojen keräämistä varten.

5. Yrittäjäkoulutus taksiluvan edellytyksenä

Lakiehdotuksessa esitetään, että taksiyrittäjien liiketoimintataitojen parantamiseksi taksiliikenneluvan saamisen edellytyksiin lisättäisiin velvoite osallistua yrittäjäkoulutukseen ja läpäistä yrittäjäkoe. Verottajan ja liikenne- ja viestintäviraston mukaan liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen taksialalle tulleiden uusien taksiyrittäjien yritystoiminnan harjoittamisen osaamistaso on laskenut, kun pakollinen yrittäjäkoulutus on poistettu.

Yrittäjäkoulutus sisältää opetusta taksiyrityksen kaupallisesta ja taloudellisesta johtamisesta sekä verotusta, kirjanpitoa, työllistämistä, palkkaa, sosiaaliturvaa, eläkkeitä ja vakuuttamista koskevasta lainsäädännöstä. Koulutuksen kesto on vähintään 21 tuntia.

Lakiehdotuksen mukaan yrittäjäkoulutusvaatimus ei koskisi niitä toiminnanharjoittajia, joiden kuljetustoiminta on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla. **MaRa pitää eh-**

dotettua poikkeusta erittäin kannatettavana ja välttämättömänä, jos lakiin säädetään pakollinen yrittäjäkoulutusvaatimus.

Yrittäjäkoulutusvaatimus lisäisi myös vastuullisesti toimivien taksirytysten hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. MaRa toteaa, että lainsäädännöllä ei tule lisätä kaikkien yritysten hallinnollista taakkaa ja kustannuksia sen takia, että lupasääntelyn lieventämisen takia taksialalle on tullut vastuuttomia ja/tai osaamattomia toimijoita. Luotettavuuteen liittyvät lupaedellytykset, Y-tunnuksen hankkimisvelvoite ja kohdistettu riskiperusteinen valvonta ongelmataksirytyksiin on riittävä keino puuttua ongelmiin.

6. Taksivalaisimen käyttövelvoite

Esityksessä ehdotetaan, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulisi jatkossa käyttää taksivalaisinta taksimatkan aikana. Taksivalaisimen käyttövelvoitetta ehdotetaan esityksessä taksiliikenteen kenttävalvonnan tehostamiseksi ja siten harmaan talouden torjumiseksi. Taksivalaisin helpottaa taksin tunnistamista myös kuluttajan kannalta. Taksivalaisin voisi ehdotuksen mukaan olla myös irrotettava, jolloin ei heikennettäisi os aikaisen taksirytytyyden tai erilaisten kuljetusten tekemisen mahdollisuuksia. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset taksivalaisimen vaatimuksista.

Lakiehdotuksen mukaan taksivalaisimen käyttövelvoite ei koskisi koti- tai matkailupalvelurytytyksen kuljetuksia, joissa kuljetetaan yrityksen omia asiakkaita osana yrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja joissa kuljetus tapahtuu palvelurytytyksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla. Taksivalaisinta ei siten edellytetäisi tilanteissa, joissa kuljettajalta ei edellytetä taksinkuljettajan ajolupaa liikennepalvelulain 25 §:n 6 momentin mukaisesti. MaRa pitää taksivalaisimen käyttövelvoitetta koskevaa poikkeusta välttämättömänä ja erittäin kannatettavana.

Matkailupalvelurytytysten palvelukokonaisuuden osana tapahtuvissa kuljetuksissa kuljetuksia tarjotaan aina rajatulle kohderyhmälle palvelurytytyksen hallinnassa olevalla autolla. Vaikka matkailupalvelurytytykseltä edellytetään palvelupaketin osana tapahtuviin kuljetuksiin taksiliikennelupaa, niin ajoneuvoa ei käytetä faktisesti taksina, joka ottaisi kyytiin ihmisiä kadulta tai tilaussovelluksilla. Taksivalaisimen käyttövelvoite olisi palvelupaketin osana tapahtuvissa kuljetuksissa harhaanjohtavaa myös kuluttajien kannalta.

MaRa toteaa, että taksivalaisimen käyttövelvoite on yritys- tai edustusajojen lisäksi tarpeeton velvoite niissä tilanteissa, joissa kuljetuspalveluita ei tarjota rajoittamattomalle asiakaspiirille vaan rajatulle kohderyhmälle, joka muutenkin käyttää yrityksen palveluita. Esimerkiksi taksiliikenneluvan hankkinut majoitusliike voi hoitaa hotellissa majoittuvien asiakkaidensa tilauskyytejä, kuten esimerkiksi lentokenttäkuljetuksia, hotellin omalla autolla. Autossa voi olla hotellin logo tai teippaus. **Hotellirytytyksen pakottaminen varustamaan autot taksivalaisimilla on MaRa näkemyksen mukaan perusteetonta ja myös kuluttajien kannalta harhaanjohtavaa, koska taksivalaisin antaa ymmärtää, että kuljetuksia tarjotaan rajoittamattomalle asiakaspiirille.**

MaRa esittää, että lain jatkovalmistelussa taksivalaisimen käyttövelvoitteesta lisätään uusi poikkeus, jonka mukaan taksivalaisinta ei tarvitsisi käyttää, jos taksiliikennelupaa edellyttäviä kuljetuksia ei tarjota yleisölle vaan ennalta rajatulle asiakaspiirille. Tällaisesta asiakaspiiristä on kysymys esimerkiksi silloin kun taksiliikenne-

luvan hankkinut hotelli tarjoaa vain hotellin asiakkaille lentokenttäkuljetuksia hotellin omalla ajoneuvolla.

7. Taksiliikenneluvan pitäminen ajoneuvossa mukana

Lakiehdotuksen mukaan taksiliikenteessä olevassa ajoneuvossa täytyisi pitää mukana taksiliikennelupa. Lisäksi ehdotetaan, että kuljettajan tulee huolehtia myös siitä, että luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi ovat matkustajan nähtävillä.

MaRa toteaa, että taksiliikenneluvan mukana pitäminen myös palvelupaketin osana tapahtuvissa kuljetuksissa on perusteltua. Sen sijaan palvelupaketin osana tapahtuvissa kuljetuksissa kuljettajan nimen pitäminen ajoneuvossa asiakkaiden (=ryhmän) nähtävänä aiheuttaa ainoastaan tarpeetonta hallinnollista taakkaa. Hyvin usein ajoneuvoa ajavalla oppaalla on (safari)oppaan nimikyltti, ja hän myös esitellyt itsensä kuljetettavilleen ennen retkelle lähtöä. **MaRa esittää, että kuljettajan nimen esilläpitovelvoite ei koskisi koti- tai matkailupalveluyrityksen kuljetusta, joka on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla.**

8. Taksipalvelujen hinnoittelua koskevan sääntelyn uudistaminen

Lakiehdotuksen perusteluissa todetaan, että taksipalvelujen hinnoittelun nykytilaa voidaan pitää jossain määrin ongelmallisena hintojen läpinäkyvyyden ja kuluttajien riittävän tiedonsaannin näkökulmasta. Ongelmia esiintyy ennen kaikkea sellaisissa kyydeissä, jotka otetaan kadulta tai taksiasemalta ja joissa matkan kokonaishinnan arvioiminen edellyttää tietoa muun muassa matkan pituudesta ja vallitsevista liikenneolosuhteista. Lakiehdotuksessa esitetään useita sisällöllisiä muutoksia taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua koskevaan säännökseen (152 §).

MaRa vaatii, että lakiin sisällytetään poikkeussäännös, jonka mukaan 152 §:ää ei sovelleta, kun kuljetus on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla. Sääntely ei sovellu näihin kuljetustilanteisiin. Näissä palvelupaketti pitää myydä kokonaisuutena eikä kuljetuspalvelua voi ostaa palveluyritykseltä erikseen (ks. LiVM 17/2018).

Lakiehdotuksessa esitetään, että 152 §:n 1 momenttiin lisättäisiin myös täsmennys siitä, että henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan tulisi huolehtia, että momentissa tarkoitettut hintatiedot ovat helposti matkustajan nähtävissä taksin ulkopuolelta. Lakiehdotuksen mukaan käytännössä täsmennys ei muuttaisi nykyistä oikeustilaa, sillä hintatiedot on jo nykyisin ilmoitettava Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisesti taksin ikkunaan kiinnitettävällä tarralla, joka on matkustajan helposti havaittavissa taksin ulkopuolelta.

MaRa toteaa, että ehdotettu velvoite pitää hintatiedot asiakkaiden nähtävissä ajoneuvon ulkopuolelta laajentaisi velvoitetta siitä mikä se on Traficomien määräyksen nojalla. Traficomien 1.2.2020 voimaantullut määräys taksipalvelujen hintojen esilläpidosta (TRAFICOM/432625/03.04.03.00/2019), koskee yksinomaan yksittäisiä palvelutilanteita, eli taksiasemalta alkavia taksimatkoja sekä muutoin ennalta tilaamatta tai va-

raamatta alkavia matkoja. Määräys ei koske taksimatkoja, jotka tilataan puhelimitse tai sovelluksella välitys- tai yhdistämispalvelun kautta tai muutoin.

MaRa toteaa, että sääntelyä pitää tarkistaa jatkovalmistelussa. Velvoitetta pitää hintatiedot nähtävillä auton ulkopuolelta on tarpeetonta, kun kuljetukset tilataan tai varataan etukäteen ja erityisesti kun kuljetuspalveluita tarjotaan rajatulle asiakaspiirille. Tällaisista kuljetuksista on kysymys, kun hotelli tarjoaa lentokenttäkuljetuksia hotellissa majoittuville asiakkailleen. Nämä kuljetukset varataan/tilataan aina etukäteen. MaRa ei näe mitään perustetta, että hotellin taksiliikennekäytössä olevaan ajoneuvon ikkunaan tai muualle täytyisi kiinnittää hintatietoja. Tällaista velvoitetta ei nykyisin ole, koska Traficomien määräys ei koske ennalta tilattuja ja varattuja matkoja.

Lakiehdotuksessa esitetään uutta sääntelyä taksikuljetuksiin, joissa taksimatkaa ei ole tilattu etukäteen tai siitä ei ole sovittu kiinteää hintaa. Näissä tilanteissa asiakas maksaa taksimatkastaan kuljettuun matkaan tai aikaan perustuen mahdolliset lähtö- tai muut lisämaksut huomioiden. MaRalla ei ole huomautettavaa näihin säännöksiin.

9. Y-tunnus taksiliikenneluvan ehtona

Lakiehdotuksen mukaan taksiliikenneluvan edellytyksesi myös luonnollisille henkilöille asetettaisiin Y-tunnuksen hankkiminen.

MaRan näkemyksen mukaan yli tuhannen taksiryttäjän jääminen verohallinnon rekistereiden ulkopuolelle on lisännyt harmaata taloutta taksiliikennetoiminnassa. Harmaan talouden torjunta tehostuisi, jos taksiliikenneluvan saamiseksi henkilön tulee tehdä perusilmoitus ja rekisteröityä Verohallinnon rekistereihin. Harjoitettaessa luvanvaraista toimintaa, on perusteltua, että toimija rekisteröityy myös verohallinnon rekistereihin.

MaRa pitää Y-tunnusta taksiliikenneluvan edellytyksenä erittäin kannatettavana.

10. Taksipalvelujen saatavuus

Lakiehdotuksen kohdassa ”nykytila ja sen arviointi” todetaan, että taksipalvelujen saatavuuden nykytilasta on tällä hetkellä vain vähän tilastotietoa. Saatavuuden nykytilaa on selvitetty pääasiassa kyselytutkimusten avulla. Niiden perusteella valtaosa ihmisistä on tyytyväisiä taksipalvelujen saatavuuteen, mutta tyytymättömyys taksipalvelujen saatavuuteen vaikuttaa jonkin verran lisääntyneen liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Taksipalvelujen saatavuus vaikuttaa olevan heikointa harvaanasutuilla alueilla, mutta tyytymättömyyttä palvelujen saatavuuteen on ollut myös tiheimmin asutuilla alueilla. Taksipalvelujen saatavuustilannetta on pyritty selvittämään valmistelun aikana eri lähteistä myös muilla tavoin kuin kyselytutkimuksilla, mutta luotettavaa kuvaa taksipalvelujen saatavuustilanteesta eri puolilta Suomea ei ole onnistuttu muodostamaan.

MaRan jäsenyrityksiltään saaman palautteen mukaan taksipalveluiden saatavuudessa ei ole yleisellä tasolla ongelmia. Toisaalta on raportoitu myös siitä, että tietyillä pienillä paikkakunnilla on esiintynyt ongelmia taksipalveluiden saatavuudessa erityisesti yöaikaan, kun ravintolasta poistuvat asiakkaat eivät ole saaneet tarvitsemaansa taksikyytiä kotiin. Taksien saatavuusongelma yöaikaan vaikuttaa kielteisesti niin ravintoloihin kuin niiden asiakkaisiin.

MaRa katsoo, että taksipalveluiden saatavuutta tulisi tarkemmin selvittää kyselytutkimuksilla eri paikkakunnilla ja eri vuorokaudenaikoina luotettavan kuvan saamiseksi tilanteesta. Selvityksen jälkeen voidaan tehdä johtopäätökset missä alueilla saatavuusongelmia mahdollisesti on ja millä keinoin näillä alueilla taksipalveluiden saavutettavuutta voidaan parantaa.

Lisätietoja asiasta antaa lakimies Kai Massa, 09-6220 2047, kai.mass@mara.fi

Kunnioitavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Timo Lappi
toimitusjohtaja

Veli-Matti Aittoniemi
varatoimitusjohtaja

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelu-alojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenne-asemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konsertti-tapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkaileuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 2 800 jäsentä, joilla on 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.