

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:

Taksikuljettajan työ on ammattitaitoa vaativaa palvelutyötä. Erityisesti vajaakykyisten asiakkaiden palvelu vaatii osaamista. Suurin osa alalla toimivista kuljettajista omaa työkokemusta ja osaamista, joka voidaan mitata teoriakokeella ja palvelutyön näyttökokeella. Alalle tulevien kuljettajien ammattitaidon takaamiseksi on hyvä säätää minimiosaamistarpeet. Itse koulutus on voitava tehdä joko auktorisoidun kouluttajan taholta tai työnantajan (liikennöitsijän) antamana työpaikkakoulutuksella. Molemmissa tapauksissa oppimistulokset on testattava teoria- ja näyttökokeella. Kuljettajilta on edellytettävä riittävä asiakastyön kielitaito (suomi, ruotsi, englanti).

Erytisryhmien kokema turvallisuus- ja laatutekijöiden heikentyminen voi johtua myös siitä, että asiaan on kiinnitetty enemmän huomiota. Lainsäädäntöuudistus on tuskin heikentänyt alalla jo olleiden ammattitaitoa. Alalle tulevilta on edellytettävä riittävä osaamista myös erityisryhmien palvelemisessa.

Taksipalveluiden satavuus on taajama-alueilla jopa parantunut epämukavia työaikoja lukuun ottamatta. Haja-asutusalueella palvelutarjonta on yhteiskunnan maksamissa kuljetuksissa kohtuullinen, asiakkaiden itse maksamissa kyydeissä heikompi. Harva-Suomessa (harvaan asuttu ja kuljetusmatkat pitkiä) yhteiskunnan maksamat kyydit luovat pohjan yksityisasiakkaiden palvelulle – kannattavuutta ilman yhteiskunnan maksamia kuljetuksia on vaikea saavuttaa.

KKV:n esittämän kilpailulainsäädännöstä esittämän tulkinnan mukaan välityskeskuksilla ei ole mahdollista velvoittaa liikennöitsijöitä asettamaan autoja liikennöintiin epämukavana työaikaan (yöt, varhaiset aamut) ja tarjota välitettäviä kyytejä näille autoille, koska se saattaa asettaa keskenään kilpailevat liikennöitsijät eriarvoiseen asemaan. On huomattava, että KKV:n kilpailu- ja kuluttajaosastojen tulkinnat näyttävät olevan keskenään ristiriitaisia ja välitysyhtiöt joutuvat

arvioimaan tarkoin, minkä tulkinnan mukaan toimivat. KKV:n tulkinnoista ei nykyisellä lainsäädännöllä ilmeisesti ole saatavissa luottamuksensuojaa.

Kuljetusten yhdistelyllä harvaan asutulla alueella (s. 12, kohta 2.2 viimeinen kappale) ei ole lainsäädännöllistä estettä. Este on sopimuksellinen: kultakin kyydin maksajalta on saatava lupa kuljetusten yhdistelyyn. Esimerkiksi Kela ei ole tähän mennessä antanut lupaa yhdistellä muita kuljetuksia Kelan maksamiin kyyteihin.

Taksipalveluiden hinnoittelumallien (2.4 Taksipalvelujen hinnoittelu) oletetaan luonnoksessa jatkuvan edelleen perustuvan jo poistuneeseen taksamalliin. Enimmäishinnan ja vertailuhinnan laskennat eivät huomioi mahdollisia uusia hinnoittelumalleja (esim. vyöhykehinnan ja vyöhykkeen ulkopuolisen matka-/aikahinnoittelun yhdistelmää). Esitetyt laskentamallit ohjaavat taksatyypiseen hinnoitteluun.

Enimmäishinnan laskennan pitää huomioida myös differoituvat palvelut ja hintarakenteet. Nyt enimmäishinnan laskentamalli pohjaa perinteiseen taksipalveluun ottamatta lainkaan siihen mahdollisesti liitettyjä muita palveluja. Enimmäishinnan uudelleenmääritys pitää sitoa sopiviin indekseihin, esim. kuluttajahintaindeksiin, polttoainehintaindeksiin.

Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

Koulutuksen suorittamistieto on hyvä lisätä ajoluparekisteriin. Kuljettajan ajolupakyselyn yhteydessä tästä pitäisi saada myös tieto. Mikäli rekisteriin tulee tieto koulutuksessa myös luokiteltuna sisällöittäin, olisi nämä tiedot myös saatava. Näin voitaisiin helposti tarkistaa kuljettajan pätevyys ja määrittää hänelle välitettävät kyydit henkilökohtaisen osaamisprofiilin mukaan.

Alalle tulevien kuljettajien ammattitaidon takaamiseksi on hyvä säätää minimiosaamistarpeet. Itse koulutus on voitava tehdä joko auktorisoidun kouluttajan taholta tai työnantajan (liikennöitsijän) antamana työpaikkakoulutuksella. Molemmissa tapauksissa oppimistulokset on testattava teoria- ja näyttökokeella. Kuljettajilta on edellytettävä riittävä asiakastyön kielitaito (suomi, ruotsi, englantia).

Sopivasti muotoiltu ammattitaitovaade todennäköisesti myös sisällytetään julkisien hankintojen valintakriteereihin, mikä parantanee julkisien hankintojen kautta saadun palvelun laatua.

Ammatillisen koulutuksen logistiikan ammattitutkinnossa taksiliikenteen osuus on noin 140 h (Lähde: SAKKY). Tämä lienee sopiva laajuus, jotta koulutuksessa voidaan perusteellisesti käsitellä taksikuljettajan ammattitaitoon liittyvät asiat.

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:

Koulutusorganisaatioilta tulee vaatia minimioppimäärien sisällyttämistä koulutussuunnitelmiin ja näistä tulee myös järjestää teoriakoe.

Huomionne taksikuljettajan ajoluvan myöntämiseen vaikuttavien sakkorekisteristä ilmenevien tekojen karenssiajan muutosta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 § 3 mom.) ja sen perusteluista:

Karenssiajan lyhentäminen kolmeen vuoteen sakkorekisterin aikarajoitusten vuoksi on perusteltua.

Lupaviranomaiselle on hyvä suoda myös harkintavaraa vähäisten liikenne rikkomusten suhteen. On suhteeton rangaistus, jos vähäisillä liikenne rikkeillä estetään ammatinharjoittaminen. Vakavat rikkeet ja toistuva piittaamattomuus lainsäädännöstä on perusteltu este evätä ajolupa.

Huomionne taksikuljettajan ajoluvan väliaikaista todistusta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 § 5 mom.) ja sen perusteluista:

Väliaikainen ajolupa tulee lisätä lainsäädäntöön, jotta kuljettaja voi työllistyä välittömästi hyväksytyyn koesuorituksen jälkeen.

Väliaikaisen ajoluvan voimassa olo voidaan rajat yhteen kuukauteen, siinä ajassa viranomaisen on toimitettava varsinainen ajolupadokumentti.

Huomionne taksikuljettajan ajoluvan uusimisen ajankohtaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 26 § 2 mom.) ja sen perusteluista:

Uusi ajolupa voidaan myöntää aikaisintaan 6 kk ennen vanhan umpeutumista.

Ajoluvan uusiminen enne vanhan umpeutumista voi olla henkilökohtaisista syistä tarpeen. Tässä on hyvä olla 6 kk:n joustovara.

Huomionne taksikuljettajan kokeen sisältöä ja Liikenne- ja viestintäviraston roolia kokeen järjestäjänä koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 a §) ja sen perusteluista:

Taksikuljettajan työ on ammattitaitoa vaativaa palvelutyötä. Erityisesti vajaakykyisten asiakkaiden palvelu vaatii osaamista. Suurin osa alalla toimivista kuljettajista omaa työkokemusta ja osaamista,

joka voidaan mitata teoriakokeella ja palvelutyön näyttökokeella. Alalle tulevien kuljettajien ammattitaidon takaamiseksi on hyvä säätää minimiosaamistarpeet. Itse koulutus on voitava tehdä joko auktorisoidun kouluttajan taholta tai työnantajan (liikennöitsijän) antamana työpaikkakoulutuksella. Molemmissa tapauksissa oppimistulokset on testattava teoria- ja näyttökokeella. Kuljettajilta on edellytettävä riittävä asiakastyön kielitaito (suomi, ruotsi, englantia).

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

Selvästä vilppitapauksesta voidaan estää ajoluvan myöntäminen vuoden ajaksi. Jos ajoluvallinen on todistettavasti myötävaikuttanut vilppisuoritukseen, voidaan ajolupa peruuttaa määräajaksi esimerkiksi 6 kk.

Vilppisuorituksiin ammatillisen pätevyyden osoittamiseksi tulee suhtautua hyvin vakavasti.

Taksipalvelujen saatavuus

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

Tietojen toimittamisvelvollisuus (179 §) on vaikea toteuttaa kattavasti: nykyisellä lainsäädännöllä liikennöitsijöiden autot voivat olla samanaikaisesti useamman välityksen piirissä. Keskenään kilpailevat välitysyhtiöt eivät luonnollisesti voi nähdä toisen välityksen kautta tarjottuja kyytejä saatikka saada niistä taloudellisia tietoja. Näin ollen mikään välitysyhtiö ei voi taata toimittavansa muita kuin tiedossaan olevia tietoja eikä mikään välitysyhtiö voi edes tietää, ovatko sillä olevat tiedot kattavia. Tietojen toimittamiskyky on pikemminkin maksuliikennevälittäjillä ja niilläkin vain siltä osin kuin kukin maksuliikennevälittäjä välittää kyseisen liikennöitsijän / auton maksuliikennettä (Esimerkiksi: sama auto voi olla 2-3 välitys- / maksuliikenneyhtiön välityksessä, Kela-kuljetukset, kuntien kilpailuttamat kuljetukset ja kilpailuttamattomat kuljetukset alueellisen välitysyhtiön kautta). Jos välityspalvelua myydään per välitetty kyyti, ei välitysyhtiölle välttämättä tule lainkaan tietoa kyydin korvauksista. Samoin käteisellä maksettujen sopimushintaisista kyytien kotvauksista ei välitys- tai maksuliikenneyhtiöllä ole välttämättä tietoa.

Tietojen toimittamisvelvollisuus tulisi asettaa välitys- tai maksuliikenneyhtiöiden sijasta liikennöitsijöille ja mahdollisesti edellyttää liikennöitsijöiltä laitteita, joista nämä tiedot saadaan ja toimitetaan asianomaiselle taholle.

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:

Taksamittarilla tarkoitetaan mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävää laitetta. Mikäli edellytetään taksamittaria, tulisi samalla edellyttää, että markkinoilla käytettävissä olevat taksamittareiksi tarkoitetut laitteet täyttävät mittalaitedirektiivin vaatimukset. Käyttämällä direktiivin vaatimuksia täyttämätöntä laitetta, saattaa käyttäjä saada perusteetonta taloudellista etua esimerkiksi kilpailutetuissa hankinnoissa.

Muun laitteen tai järjestelmän määritelmä on varsin epämääräinen: laitteen tai järjestelmän vaadittavista ominaisuuksista ja tarkkuudesta ei ole mitään mainintaa. Tällaisen määrittelemättömän laitteen tai järjestelmän tarkkuus voi olla taksamittariin verrattuna varsin olematon ja siten kyydin hinta verrattuna taksamittarilla määriteltyyn voi poiketa suurestikin. Ajoneuvolaissa (1090/2002 25 § 2 mom) tulisi määritellä vaihtoehtoiselta laitteelta tai järjestelmältä vaadittavat ominaisuudet ja tarkkuudet. Vaatimukset loisivat luottamusta myös näitä laitteita ja järjestelmiä kohtaan.

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

Katsomme olevan perusteltua, että liikennelupa myönnetään vain Y-tunnuksen omaaville ja tarvittaviin rekistereihin rekisteröityneille (esim. ennakkoperintärekisteri, rekisteröityminen alverovelvolliseksi). Työnantajarekisteriin rekisteröityminen on edellytettävä liikennöitsijöiltä, joilla on työntekijöitä.

Lisäksi katsomme tarpeelliseksi, että liikenneluvan myöntäjä tarkistaa yrityksen täyttävän ESPD-vaatimukset.

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:

Liikenneluvan esilläpito on edellytettävä, jotta asiakas voi varmistua kyseessä olevan liikenneluvallinen taksi. Kuljettaja ja liikenneluvan haltija voidaan sanktioida molemmat, mikäli liikennelupa tai sen kopio ei ole nähtävillä.

Kuljettajan henkilötietojen esillä pitäminen on myös työturvallisuuskysymys (nuori nainen, harvinainen nimi ja ravintoloiden juoppoliikenteessä). Kuljettajan olisi korkeintaan esitettävä ajolupa pyydettyäessä.

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:

Liikenneluvan esilläpito on edellytettävä, jotta asiakas voi varmistua kyseessä olevan liikenneluvallinen taksi. Kuljettaja ja liikenneluvan haltija voidaan sanktioida molemmat, mikäli liikennelupa tai sen kopio tai maksuluettelo ei ole nähtävillä.

Kuljettajan henkilötietojen esillä pitäminen on myös työturvallisuuskysymys (nuori nainen, harvinainen nimi ja ravintoloiden juoppoliikenteessä). Kuljettajan olisi korkeintaan esitettävä ajolupa pyydettyäessä.

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

Taksikuvun käytösäädökset ovat riittävät.

Esitämme harkittavaksi, että taksiliikenteessä olevat ammattiajoneuvoiksi rekisteröidyt ja ammattimaiseen liikenteeseen vakuutetut ajoneuvot varustetaan ns. taksirekisterilaatalla (esim. keltapohjainen). Tällöin ammattimaisessa liikenteessä olevat ajoneuvot on helppo tunnistaa ja myös liikenneviranomaisten automaattivalvonta mahdollistuu.

Ylipäättään ammattiliikenteessä oleva taksi tuli määritellä tarkemmin ja merkitä tunnistettavasti ammattiliikenteessä olevaksi taksiksi erotuksena muilla liikenneluvilla taksiliikennettä suorittavista ajoneuvoista (esim. ammattiliikenteeseen rekisteröity kuorma-auto tms.)

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

Koulutusorganisaatioilta tulee vaatia minimioppimäärien sisällyttämistä koulutussuunnitelmiin ja näistä tulee myös järjestää teoriakoe. Pelkkä koulutus ilman oppimisen testaamista ei riitä.

On täysin hyväksyttävää, että alalle tuloon muodostuu perusasioiden hallinnasta kynnys.

Yrittäjäkoulutuksen supistaminen voidaan tehdä vain, jos minimiosaamistarpeet määritellään ja niistä suoritetaan koe. Tällaisia minimivaateita voisivat olla esimerkiksi:

- Oikein muotoillun laskun kirjoittaminen
- Viivästyskorko
- ALV laskenta
- Sopimusoikeuden perusteet
- Työnantajavelvollisuudet

- TES -perusteet

Taksipalveluiden hinnoittelu

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

Nykyinen lain edellytys taksin ikkunaan laitettavasta hintatarrasta tulisi muuttaa muotoon tieto hintatiedosta. Tarrojen painatus ja liimailu käytännössä estää dynaamisen hinnoittelun ja kalenterisidonnaiset tarjoukset. Säädökseen voidaan laittaa merkintä esitysmuodosta, mutta miten hintaesitys käytännössä toteutetaan (tarra, tabletti, mainostaulu, tms) saa jäädä liikennöitsijän / taksiyhtiön päätettäväksi.

Välitysyhtiö voi välittää useamman taksiyhtiön kyytejä. Kukin taksiyhtiö tai markkinointiyhtiö voi hinnoitella omat hintansa vapaasti. Luonnoksessa edelleen oletetaan, että välitysyhtiö on hinnoitteleva ja markkinoiva yhtiö. Välitysyhtiö voi myös olla ns. alustapalveluja (välitystä, maksuliikennettä, laskutus- ym. palveluita tuottava yhtiö), joka tällöin vain välittää informaation toisen yhtiö (taksiyhtiön, markkinointiyhtiön, tms.) muodostamasta hinnoittelusta. Lain terminologiaa tältä osin tulisi selkeyttää, mitä laissa milläkin toimijalla tarkoitetaan.

Lakiluonnos rajoittaa edelleen hinnoittelua vanhan taksan tyyppiseksi. Luonnoksen mukaan edelleenkin ei olisi mahdollista ajaa keskusta-alueen ympärillä kiinteällä vyöhykehinnalla ja sen ulkopuolella vasta matkaan ja aikaan sidotulla hinnalla. Alkuperäisessä lakiluonnoksessa oli tavoitteena sallia uusien hinnoittelumekanismien luominen. Sen tulisi olla edelleen lain tavoitteena.

Yrittäjänkin etu on asiakkaalle ymmärrettävä ja toimiva hinnoittelu. Käytännössä vertailu eri palveluntuottajien välillä vakiomatkoilla tapahtuu laskun loppusummasta, ei erilaisista laskukaavoista.

Vertailuhinnan laskenta on sinällään hyväksyttävää, mutta se voi johtaa pahastikin harhaan sopivasti luoduilla hinnoittelurakenteilla.

Hinnoittelun merkittävä ylitys voidaan laskea vain, jos palvelusisältö on oleellisesti sama. Jos kuljetuspalveluun yhdistetään muita palveluita, laskenta ei tuota järkevää vertailuhintaa kuljetuspalveluun, jossa ei muita palveluita ole.

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

Jos ” Liikenne- ja viestintäviraston määrittämää esimerkkimatkan hintarajaa ei saisi tällaisessa tapauksessa ylittää, vaikka matka olisi esimerkkimatkaa pidempi tai kestäisi sitä kauemmin.”, niin käytännössä esimerkkimatkan hinta muodostaa maksimihinnan. Käytännössä tämä rajaus johtaa pakollisiin sopimushintoihin hyvin lyhyitä matkoja lukuun ottamatta.

Taksimatkan 100 €:n velvoiterajan poistuminen on hyvä, mutta ehdotuksessa velvoiteraja käytännössä siirrettäisiin esimerkkimatkan hinnan suuruiseksi.

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

Perusteluissa ei oteta huomioon, että voidaan luoda uusia palvelumalleja erityisryhmille ja niille ei ole vielä olemassa hinnoittelumalleja. Sinällään perusteluissa todetaan aivan oikein, että hinnoittelun perusteena ovat aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto. Palveluun käytettävä aika on kustannus ja uusia lisäpalveluita muodostettaessa tämä aika on saatava ottaa huomioon hinnoittelussa.

Hintaseurannassa ei ole perusteltua rajoittua pelkkään kunta- tai maakuntajaotteluun. Huomattavasti oleellisempaa olisi verrata keskusta, taajama ja haja-asutusalueen hintoja kutakin keskenään. Suurten kaupunkien hinnoittelu tulee verrata keskenään, niitä ei oikein voi verrata pienten kaupunkien hinnoitteluun, joita tulisi niitäkin verrata keskenään.

Hintojen vertailu tulee tehdä vain anonymisoidusti.

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:

-

Immonen Jarmo
PRO-Keskus Oy