

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:

-

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

-

Huomionne taksinkuljettajan 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:

Esitetyt muutokset ajoneuvolakiin (25 §:n 2) liittyen taksamittareihin ei ole teknologianeutraali.

Teknisesti perinteinen taksamittarikaan ei ole sekään takkalaite vaan se vaatii säännöllisesti kalibrointia.

Perinteisessä taksamittarissa matkan pituuteen voi vaikuttaa autossa osien ja renkaiden mekaaninen kuluminen. GPS-pohjaiset ratkaisut ovat viime vuosina puolestaan kehittyneet merkittävästi, siten että niiden tarkkuus on erittäin hyvä. GPS:n vaihtoehdoksi monissa sovellutuksissa on myös mahdollista käyttää auton ajotietokoneeseen kytkettyä Bluetooth merkinantolaitetta, mutta tällekin ei niin ikään voi hakea EU mittalaitedirektiivin mukaista hyväksyntää. Mittalaitedirektiivin mukainen laite ei myöskään edistä tasapuolista kilpailua koska niiden hankinta/vuokraus hinnat on kohtuuttoman kalliita. Julkisuudessa on väitetty taksamittarin maksavan taksiryttäjälle 1000€, tämä ei pidä alueellisesti paikkaa sillä isot keskuksset ja toimijat perivät kuljetusryttäjiltä satojen eurojen kuukausi vuokraa laitteista. Taksamittari pakko oli yksi isoin syy miksi esim. taksit maaseudulta katosivat ja paikallisille ryttäjille ei jäänyt mitään mahdollisuutta enää kilpailla isoille yrityksille. Erilaiset mobiilisovellutukset tarjoavat tänä päivänä luotettavan tavan mitata matkaa ja aikaa. Mobiilisovellutusten avulla voimme merkittävästi elvyttää maaseudulla tapahtuvaa taksiliikenne toimintaa, koska kynnyks on matala aloittaa vaikkapa ns. sivutoiminen ryttäminen maataloustöiden ohessa. Ei ole teknisiä perusteita sille etteikö sovellutus olisi luotettava tapa mitata matkaa ja aikaa. Oulun yliopiston tekemä tutkimus oli puutteellinen liittyen mobiilisovellutusten toimintaan ja suosioon. Lakimuutosta tuleekin katsoa koko maan kannalta eikä vain keskittyä pääkaupunkiseudun ehtoihin koska pääkaupunkiseudun tilastot ja toimitavat vääristävät selkeästi koko kuvaa Suomessa.

Palaaminen perinteisiin taksamittareihin ei ole ratkaisu vaan suosii selkeästi jo alalla olevia vanhoja yrittäjiä sekä on myös

Luonteeltaan suoraan tulonsiirtoa taksamittareita ja niitä vuokraavien taksikeskusten suuntaan. On käynyt jos useasti ilmi, että kalliit taksamittarit

ovat aiheuttaneet muun muassa maaseudulla taksien katoamisiin. Markkinoilla on saatavilla useitakin mobiililaitte pohjaisia taksamittareita, jota pystynyt eriomaisesti keräämään luotettavaa paikkaan talteen kohdassa 15a mainitut taksimatkan vähimmäistiedot, joista harmaata taloutta voidaan hallita.

Huomionne ehdotuksesta koskien yrityksen- 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:

Tämä on hyvä ratkaisu ja ei ole kallis toteuttaa.

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

Yrittäjäkoulutuksen ja y-tunnuksen lisääminen taksilupaan on ehdottoman hyvä!

Taksipalveluiden hinnoittelu

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

Taksien hinnoittelu rakenne on selkeästi muuttumassa ja selkeytyy kyllä. Hinnoissa oli selkeästi korotuspainetta ja hintoja ei tule ohjata valtiotoimesta. Lakimuutoksesta on vielä niin vähän aikaa ettei suomalainen kuluttaja ole ehtinyt tottua. Alussa nähtiin piikki ylöspäin, koska isot yhtiöt ottivat mukaan uusia laskentatapoja. Hintojen halpenemista on nähty nyt mobiiliohjelmistoilla ajavilla yrittäjillä, mikä on kuluttajan kannalta hyvä asia.

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

Tällä hetkellä, hinna ilmoittaminen ja hinnasta sopiminen ovat selkeitä asioita jo voimassa olevassa lainsäädännössä. Niissä ei ole mitään muutettavaa.

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

Erytisryhmien lisäpalvelut vaativat selkeästi lisää koulutusta ja siihen eriskoistuneen kuljetuskaluston.

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:

-

Taipaleenmäki Sami
Eweeks