Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

HE liikennekaareksi (HE 161/2016)

Helsingin Taksi-Data Oy

Hallituksen pj. Jukka Kuusisto

p. 050 392 2660

Hyvät liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsenet,

Helsingin Taksi-Data Oy kiittää mahdollisuudesta olla kuultavana ja esittää valiokunnalle huolensa käsittelyssä olevan liikennekaaren aiheuttamasta koko maan kattavan laadukkaan ja asiakasturvallisen taksiliikennejärjestelmän alasajosta sekä toimivan ja kansainvälisessä vertailussa kilpailukykyiseksi todetun taksijärjestelmän romuttamisesta. Helsingin Taksi-Data Oy haluaa tuoda liikenne- ja viestintävaliokunnan huomioon erityisesti niitä ongelmakohtia, joita nyt käsittelyssä olevassa liikennekaaressa kohdistuu taksien tilausvälityskeskusten vastuulla oleviin toimintoihin.

1. Ammattimaisuus

Liikennekaaresta nousee esille näkemys siitä, ettei (taksi)liikennepalveluiden tuottamisessa ole selvää tarvetta ammattimaiselle toiminnalle. Erityisesti tämä näkyy epäsuhtana, joka on jäänyt HE:een liikennekaaren aikaisemmasta luonnoksesta ns. pienimuotoisen, alle 10 000 euroa rajan alle jäävä ”liiketoiminnan” mallista: Kun edellä mainittu, pienimuotoisen toiminnan mahdollistava pykälä, poistettiin, jätettiin esitykseen kuitenkin lähestulkoon kaikki muut kyseisen toiminnan edellyttämät tai mahdollistavat yksityiskohdat. ***Esitämmekin, että valiokunta kiinnittää erityistä huomiota lakiehdotuksen ammattiliikennettä koskevien pykälien tarkkarajaisuuteen ja selväpiirteisyyteen.***

Esityksessä todetaan, että ”Tässä laissa tarkoitetaan 1) ammattimaisella kuljettamisella tiellä henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan.” Näemme, että kirjausta olisi syytä tarkentaa, jottei päädytä tilanteeseen, jossa osa kuljetuspalveluja tarjoavista toimijoista kiistää toimivansa tulonhankkimistarkoituksella. Sen sijaan he voivat esittää olevansa tarjoamassa palveluja jakamistalouden hengessä. Esitys lisää merkittävästi harmaan talouden riskiä alalla, ja aiheuttaa lisäksi epäsuhtaisen kilpailutilanteen alan sisälle.

2. Taksiliikenteen tunnukset ja taksamittari

Esityksellä puretaan taksiliikenteen määräsääntely, ja todetaan, että taksiliikennettä voi harjoittaa jatkossa käytännössä millä tahansa ajoneuvolla. Säädöksillä rajataan kuitenkin tietyt taksialan ulkoiset tunnusmerkistöt sekä laatutekijät – kuten mahdollisuus enimmäishinnan sääntelyyn – koskemaan ainoastaan taksiliikennettä. Tämä on Helsingin Taksi-Data Oy:n näkemyksen mukaan paitsi kilpailuneutraliteetin kannalta epätasa-arvoista, myös syrjivää lainsäädäntöä. Lisäksi tehdyillä ehdotuksilla aikaansaadaan hallitsematon tilanne, kun kuluttajat eivät kykene käytännössä varmistamaan millaisella ajoneuvolla kuljetuspalvelua milloinkin tuotetaan, ja mitä säädöstöä ko. kalustoon tai palveluntuottajaan sovelletaan.

Helsingin Taksi-Data Oy ehdottaa, että taksipalvelun tuottaminen rajataan tapahtuvaksi ainoastaan M1-luokan ajoneuvoilla. Kuluttajaturvan toteutumiseksi autot tulee myös varustaa EU:n mittauslaitedirektiivin mukaissilla taksamittareilla sekä ajoneuvon kansainvälisestikin tunnetuilla taksitunnuksilla, Taksivaloilla. Taksivalojen rakennetta koskevaa liikenne- ja viestintäministeriön asetusta autojen ja perävaunujen rakenteesta, 25 §, ehdotamme kevennettäväksi siten, että taksipalvelun tuottajalla on nykyistä suurempi vapaus mm. määritellä käyttämänsä taksivalaisimen malli.

Taksamittareilla on olennainen merkitys paitsi kuluttajaturvan toteuttamisessa, myös harmaan talouden torjunnassa. **Esityksessä ehdotetut välityspalvelun tuottajan velvollisuudet mm. välittämiensä kuljetusten kokonaissummien ilmoittamisesta esimerkiksi verottajalle, on käytännössä mahdotonta toteuttaa ilman mittavia järjestelmäuudistuksia** – jos silloinkaan.

Tilausvälityskeskuksilla ei ole tiedossa autossa maksettuja korvauksia muutoin kuin sellaisissa tapauksissa jossa maksu tapahtuu kyseisen tilausvälitysyhtiön omilla maksuvälineillä, kuten vaikkapa Taksikortilla. Käytännössä pykälä on mahdoton toteuttaa nykyisillä järjestelmillä, eikä se sittenkään poistaisi harmaan talouden mahdollisuutta esim. käteiskyytien tai vaikkapa autoilijan omien laskutussopimusten osalta.

Lisäksi on selvää, että harmaan talouden osalta suurimmat riskit ovat toimijoissa, jotka eivät kuulu välityspalvelun tarjoajiin tai niiden piirissä oleviin takseihin. Vapailla markkinoilla on tulevaisuudessa myös mittava määrä nk. takseja, jotka eivät kuulu keskitetyn välitysjärjestelmän piiriin. Esityksessä tällaisten yrittäjien kohdalla ei tosiasiallista valvontaa olisi lainkaan.

Helsingin Taksi-Data Oy esittää, että kaikissa taksiliikennettä harjoittavissa ajoneuvoissa, ajoneuvoluokasta riippumatta, tulee olla EU:n mittauslaitedirektiivin mukainen taksamittari ja yleisimpien maksukorttien vastaanottoon soveltuva taksamittariliitännäinen maksupääte. Taksamittarin tulisi olla tyypiltään sellainen, jonka tiedot ovat säännöllisesti purettavissa suoraan veroviranomaisten tietojärjestelmiin.

3. LAADULLISET TEKIJÄT

Laadullisiin tekijöihin ja niiden toteutumiseen on lakiehdotuksessa kiinnitetty huomioita, mutta toimialan ominaispiirteitä ei ole haluttu tunnistaa tai tunnustaa. Kansainvälisenkin kokemusperäisen tiedon mukaan taksitoimialan omavalvontaa toteutetaan ainoastaan laadukkaaseen palveluun sitoutuneissa tilausvälitysyhtiöissä, kun taas vapaiden markkinoiden yleinen ilmentyvä eli em. yhtiöihin kuulumattomat taksit ovat käytännössä valvonnan ulkopuolella. Esityksen mukaan alan valvontaan ei juurikaan resursseja kohdenneta, ja käytännössä näin onkin viime vuosina tapahtunut mm. Poliisitoimen resurssivajeen johdosta.

Alalle tulijoiden osaamistason varmistamiseksi Helsingin Taksi-Data Oy ehdottaakin, että taksinkuljettajan ajoluvan edellytyksenä on edelleenkin taksinkuljettajan peruskoulutuksen suorittaminen sekä muut laissa jo esiintuodutkin soveltuvuuden arviointiin liittyvät seikat. Erikseen Helsingin Taksi-Data Oy haluaa kiinnittää valiokunnan huomiota siihen, että taksiasiakkaiden kyky huolehtia itsestään on usein voimakkaasti alentunut mm. iän, sairauden tai asiakkaan muun henkilökohtaisen huolehtimiskyvyn väliaikaisen aleneman johdosta. Tällöin kuljettajan kyky kommunikoida asiakkaan kanssa on ensiarvoisen tärkeää asiakkaan omalla äidinkielellä. Tästä syystä Helsingin Taksi-Data Oy esittääkin, että laissa säädetään kuljettajan kielitaidosta siten, että kuljettaja hallitsee riittävän asiakaskommunikaation tarvittavan Suomen kielen taidon, joka on tarvittaessa yleisellä kielikokeella todennettava.

4. MUUT EPÄKOHDAT

Liikennekaaressa tavoitteena on mahdollistaa erilaisten ajoneuvojen käyttö eri tyyppisiin kuljetuksiin. Tavaroita ja henkilöitä halutaan kuljettaa eri ajoneuvoilla ilman lupiin liittyviä rajoituksia. Tässä yhteydessä on kuitenkin ehdottoman tärkeätä saada myös eri ajoneuvojen verotus tasapuoliseksi, jotta eri ajoneuvoilla voidaan tasapuolisesti kilpailla markkinoilla. Nykyisellään auto- ja ajoneuvoverojen osalta verokohtelu suosii muita kuin henkilöautoja.