21.6.2018

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAIKSI LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN II OSAN 3 LUVUN 1 §:N MUUTTAMISESTA

Kiitämme mahdollisuudesta tulla kuulluksi otsikossa mainitusta hallituksen esityksestä.

Nykytilan säilyttämisen tavoite

Tämän nyt esillä olevan muutoksen osalta on perusteluina ollut, että halutaan säilyttää lain nykytila. Tätä tavoitetta kannatamme ehdottomasti ja vailla mitään poikkeuksia. Jos laki liikenteen palveluista perutaan ja palataan lainsäädännössä taksiliikenteen osalta nykytilaan, niin olemme varsin tyytyväisiä tilanteeseen.

Kun käsityksemme mukaan tavoitteena ei kuitenkaan ole säilyttää koko taksilainsäädännön nykytilaa, niin nyt on eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan syytä pohtia, voidaanko saavuttaa tasapuolista lainsäädäntöä siten, että jonkun toimijan osalta nykytila säilytetään ja muiden osalta ei. Mielestämme tämä ajatus ei sovi oikeudenmukaiseen ja tasa-arvoiseen lainsäädäntöön.

Laki liikenteen palveluista, lainvalmistelu tähän asti

Laki liikenteen palveluista on käsitelty eduskunnassa vaiheiden I ja II osalta hyvin tarkalla tasolla ja niistä ovat eri valiokunnat antaneet lausuntonsa ja liikenne- ja viestintävaliokunta omat mietintönsä.

Lain I vaihe, jossa tämä nyt esillä oleva koti- ja matkailupalveluyritysten lupaan liittyvä asia on huomioitu, on hyväksytty eduskunnassa 19.4.2017 ja vahvistettu 24.5.2017. Lain II vaihe, jonka luonnosvaiheessa koti- ja matkailupalveluyritysten lupaan liittyvä kysymys oli jälleen esillä, oli lausunnoilla toukokuussa 2017. Lausuntokierroksen jälkeen koti- ja matkailupalveluyritysten mahdollisuus harjoittaa liikennettä ilman lupaa poistettiin tarpeettomana. Lain II vaiheen kuulemistilaisuuksissa marraskuussa talousvaliokunnassa sekä liikenne- ja viestintävaliokunnassa asiasta käytiin keskustelu eikä siinä vaiheessa nähty tarpeelliseksi tehdä muutoksia hallituksen esitykseen tältä osin. Lain II vaihe hyväksyttiin eduskunnassa 21.3.2018.

Lain I vaiheessa on siis käsitelty markkinoille pääsemiseen liittyvät kysymykset pääosiltaan ja taksiliikenteen osalta lakiin liittyviä yksittäisiä kohtia on tullut voimaan jo 1.1.2018.

Lain III vaihe on juuri ollut lausuntokierroksella ja lausuntoaikaa oli 19.6.2018. Säädöshankepäätöksessä sekä lain alkuperäisessä sääntelyssä on ollut tarkoitus tehdä mahdollisia korjaavia toimenpiteitä tässä III vaiheessa. Luonnosversiossa, joka on ollut lausunnolla, ei korjausehdotuksia ole käytännössä esitetty lainkaan. Luonnosversiosta on annettu lausuntoja kaikkiaan 50, tiettävästi yhdessä lausunnossa sivutaan tätä nyt käsittelyssä olevaa kysymystä ja siinäkin lähinnä ministeriön tiedotetta maanantailta 18.6.2018.

Taksinkuljettajan ajolupaan liittyvän muutoksen valmistelu

Taksinkuljettajan ajolupaan liittyvän vaatimuksen poistamista koti- ja matkailupalveluyritysten työntekijöiltä ei ole käsitelty missään vaiheessa. Siitä ei myöskään ole pyydetty lausuntoja, toisin kuin hallituksen esityksessä todetaan. Laista liikenteen palveluista (liikennekaari) on pyydetty lausuntoja, mutta tällaista esitystä ei missään vaiheessa valmistelua ole ollut esillä. Ei luonnosversioissa, ei luonnosversioita edeltävissä keskusteluissa eikä hallituksen esityksissä. Taksiliikenneluvan vaatimusten ja nyt laissa olevien luvanvaraisuuden rajausten osalta asiaa on käsitelty, ja eduskunta on liikenne- ja viestintävaliokunnan muistioiden mukaisesti asiasta päättänyt. Valiokunta nosti I vaiheessa esille asian ja sen osalta asia on siis käsitelty jo viime vuonna eduskunnassa.

Matkailuala on hallituksen esityksen mukaisesti tuonut ongelmat uudelleen esiin. Matkailuala ei kuitenkaan ole julkisesti halunnut asiasta lainvalmistelussa ja nyt esillä olleessa III vaiheessa erikseen lausua mitään. Ei ole siis tiedossa, miten tähän näkemykseen, että matkailualan toimijat ovat poistumiseen liittyvät ongelmat esiin nostaneet, on valmistelussa päädytty. Ongelmia ei mitenkään kuvata hallituksen esityksessä, vaan niistä todetaan hyvin yleisellä työvoiman saatavuuteen liittyvänä ongelmana. Kun tiedämme, että erityisesti sesonkiluonteisiin matkailualan työtehtäviin ei julkisuudessa olevien tietojen mukaan ole ollut helppoa löytää työntekijöitä, niin valmisteluun liittyvät perustelut jäävät näillä tiedoilla hyvin vaatimattomalle tasolle.

Valmistelussa on normaalin käytännön mukaisesti syytä kuulla tasapuolisesti eri toimijoita ja tehdä johtopäätökset vasta sen jälkeen. Nyt näyttää hallituksen esityksen perusteella, että yhtä toimijaa tai toimialaa on kuultu ja muista samalla markkinalla toimivista eri alojen yrittäjistä ja yrityksistä ei haluta välittää lainkaan. Erikoinen tapa valmistella lainsäädäntöä ja varmistaa oikeudenmukainen, tasapuolinen ja eri näkemykset huomioiva lopputulos.

Taustaa nykytilalle, joka sallii liikenteen ilman liikennelupaa

Vuoden 2007 taksiliikennelakiin tuli mahdollisuus harjoittaa henkilöiden kuljetusta osana koti- ja matkailupalveluita, kun kuljetus on osa suurempaa kokonaisuutta eikä siitä peritä erillistä maksua.

Tuolloin tilanne oli nykytilaan verrattuna täysin toisenlainen. Hallituksen esityksen perusteluissa tuolloin todetaan:
Momentin 3 kohdan poikkeus mahdollistaisi koti- tai matkailupalveluihin liittyvien kuljetusten suorittamisen ilman liikennelupaa. Ennen vuotta 1994 tämäntyyppisiin tarpeisiin voitiin myöntää rajoitettuja liikennelupia. Niistä luovuttiin vuonna 1994 lupajärjestelmän selkiyttämiseksi. Muutoksen jälkeen on kuitenkin ilmennyt ongelmia

sen vuoksi, että henkilöautolla harjoitettavaan liikenteeseen ei ole voitu myöntää muita lupia kuin taksilupa. Toistuvasti on ilmennyt tarvetta harjoittaa henkilökuljetusta toisen elinkeinon, erityisesti kotipalvelun tai matkailupalvelualan yhteydessä. Nyt näiden palveluelinkeinojen yhteydessä harjoitettu henkilöiden kuljetus sallittaisiin ilman liikennelupaa, jos kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta. Kyse on yleensä palvelupaketeista, joihin liittyy vähäinen osa kuljetusta. Palvelupakettien myynnissä sovelletaan yleensä kokonaishinnoittelua. Pelkästään esimerkiksi kuljetukset lentokentältä ja hotelliyöpyminen eivät vielä muodostaisi laajuudeltaan tässä tarkoitettua palvelupakettia.

Kyseessä tuolloin oli siis selkeästi määräsäännellyn taksiluvallisen luvanvaraisen kuljetuksen määritelmän rajaaminen, jotta kyseiset toimijat voisivat ylipäätään suorittaa laillisesti kuljetuksia, vaikka eivät saa määräsäänneltyä liikennelupaa. Vielä 30.6.2018 asti taksilupa sisältää oikeuden henkilöiden kuljettamiseen, mutta se sisältää samalla vahvistetun ylimmän taksan, ajo- ja päivystysvelvoitteen sekä asemapaikan. Nämä kaikki vaatimukset olisivat matkailupalveluyritykselle olleet kohtuuttomia, vaikka taksiluvan olisi saanutkin. Tuolloin tämä taksiluvan saamiseen liittyvä määrällinen ongelma ja taksiluvan lupaehtojen ongelma ratkaistiin siten, että näiden vähäisten kuljetusten todettiin olevan luvanvaraisuuden ulkopuolella.

Kun kuljetukset eivät olleet luvanvaraisia, niin johdonmukaisuuden nimissä niiden osalta kuljettajalta ei vaadittu myöskään taksinkuljettajan ajolupaa. Taksinkuljettajan ajolupaan ei myöskään tuolloin vaadittu mitään koetta tai koulutusta.

Esityksen vaikutukset

Esityksen vaikutuksissa todetaan, että taksinkuljettajan ajoluvasta luopumalla helpotetaan hallinnollista taakkaa ja muita sääntelystä aiheutuvia kuluja. Epäilemättä näin, mutta voidaanko tätä taakkaa ja kuluja olla vähentämässä yksittäiseltä toimialalta ilman, että arvioidaan kokonaisuutta?

Työpaikan erilaiset vaatimukset rajaavat aina ja kaikissa tilanteissa työvoiman saatavuutta ja työntekijöiden mahdollisuutta tarjoutua työtehtäviin. Tämä on varsin luonnollista. Jos näin ei olisi, niin ei millään koulutuksella, lupavaatimuksilla, ammattitaidolla tms. olisi merkitystä. Kesäkahvilan työntekijältä edellytetään hygieniapassia, joka rajaa työhön tarjoutumista tai työn tarjoamista. Kesätyöntekijä kattohuopatyössä tarvitsee tulityökortin, lohensoudussa vene tulee olla rekisteröity, kalastus- ja lohiluvat hankittuna.

Jos sillä perusteella vähennetään vaatimuksia, että saadaan lisää työvoimaa tarjolle ja voidaan ottaa ”kuka tahansa mihin tahansa työhön”, niin korkean koulutustason Suomen kansantaloudelle tulevaisuus ei kovin suurta menestystä lupaa.

Myös taksiyrittäjillä on määräaikaisia työntekijöitä, kausityöntekijöitä ja tilanteita, joissa tarvittaisiin pikaisesti työntekijää, mutta ilman ajokorttia tai taksinkuljettajan ajolupaa ei työtä voi tarjota.

Taksinkuljettajan ajoluvan vaatimukset

Taksinkuljettajan ajoluvan vaatimukset ovat varsin alhaiset. Koe ei ole kovinkaan mittava ja Liikenteen turvallisuusvirasto on määritellyt aihealueiksi seuraavat kolme kokonaisuutta:

1. Paikallistuntemus
2. Matkustajan turvallisuus
3. Matkustajan toimintarajoitukset

Suomen Taksiliitto on esittänyt lain III vaiheessa poistettavaksi tarpeettomana paikallistuntemusvaatimuksen. Nykyinen malli ei anna mitään tosiasiallista aihetta järjestää paikallistuntemukseen liittyvää koetta, jolla ei edes ole välttämättä mitään yhteyttä alueeseen, jolla tosiasiassa liikennettä harjoitetaan.

Matkustajan turvallisuuteen liittyvät asiakohdat ovat mielestämme selkeästi eduksi myös matkailupalveluyrityksen kyydissä matkustaville ihmisille. Mielestämme matkailija on asiakkaana yhtä arvokas kuin muutkin asiakkaamme. Kun tätä matkailupalvelun tarvetta mahdollistaa kuljetukset ilman ajolupaa perustellaan jopa kansainvälisellä kilpailukyvyllä, niin eikö matkustajien turvallisuutta voi pitää merkittävän kilpailuetuna eikä haittana.

Matkustajien toimintarajoitusten osalta kysymykset käsittelevät mm. matkustusmukavuutta, turvalaitteiden käyttöä, matkustajien avustamista ongelmatilanteissa, laatuvaatimuksista ja kommunikoinnista asiakkaiden kanssa. Matkailupalveluyrittäjälle kaikki ovat merkittäviä kilpailu- ja laatutekijöitä myös kansainvälisessä kilpailussa. Tältä osin ehkä koululaiskuljetusten tai vammaisten avustamiseen liittyvät kysymykset eivät ole relevantteja matkailupalveluyrityksissä, mutta tuskin haitaksikaan.

Muut vaatimukset liittyvät lähinnä rikostaustaan ja ovat laadultaan sellaisia, että pienistä rikoksista ei luvan saaminen jää kiinni. Tuskin kilpailutilanteessa rikollisten työllistäminen mainetta matkailuyrityksessä parantaa, joten tämä ei rajoittane luvan saantia tosiasiallisesti mitenkään.

Lisäksi terveysvaatimukset ovat kohtuulliset ylipäätään liikenneturvallisuuden kannalta.

Määritysten epätarkkuus

Hallituksen esityksen valmistelua voidaan pitää varsin vaatimattomana myös määritysten epätarkkuuden vuoksi. Mitä on kotipalvelut, mitä on matkailupalvelut, kumpaakaan ei ole määritelty lakiesityksessä lainkaan.

Koti- ja matkailupalveluyritysten palvelupakettiin kuuluvien kuljetusten ajolupavaatimuspoikkeusta tulkittaisiin samoilla periaatteilla kuin nykyistä taksilupapoikkeusta tulkitaan vastaavien kuljetusten osalta. Tältä osin määrityksen tulee ehdottomasti olla lainsäädännön perusperiaatteiden mukaisesti tarkkarajainen ja selkeä. Nykymallin mukainen toiminta mahdollistaa aivan liian helposti tulkinnallisia ongelmia ja kysymyksiä, joiden ratkaiseminen on pitkäaikainen prosessi. Nyt tässä vaiheessa on syytä käyttää riittävästi aikaa lainvalmisteluun, jotta siitä saadaan tarkoituksenmukainen, jos tällaisia poikkeuksia jostakin syystä nähdään tarpeelliseksi lakiin kirjata.

Epäsymmetrinen lainsäädäntö

Nyt esitetty mahdollisuus suorittaa kuljetuksia koti- ja matkailupalveluyrityksissä ilman taksinkuljettajan ajolupaa johtaa epäsymmetriseen lainsäädäntöön varsinaisen taksiliikenneluvan suhteen. Tämä vaikeuttaa liikenteen valvontaa, kun osassa taksiliikenneluvallista liikennettä kuljettajalta vaaditaan kuljettajan ajolupa ja osassa ei. Käytännön tieliikenteessä tapahtuvassa valvonnassa tämä johtaisi käytännössä siihen, että poliisi tuskin taksinkuljettajan ajoluvista yleisemminkään olisi kiinnostunut, kun kuitenkaan kaikilla sitä ei tarvitse olla.

Samoin valvonnallisesti tulisi ongelmia tilanteissa, jossa samaa matkailupalveluyrityksen autoa ajaa ajoittain taksinkuljettajan ajoluvan omaava henkilö, jolloin kyseisellä ajoneuvolla voidaan suorittaa aivan normaaleja taksikuljetuksia, kun yrityksellä on taksiliikennelupa, jota nyt kuitenkin edellytetään kaikilta toimijoilta. Ja samaa ajoneuvoa voi sitten toisessa tilanteessa ajaa ilman taksinkuljettajan ajolupaa.

Onko kuljetus taksiliikenneluvallisella ajoneuvolla taksimatka, jos kuljettajalla ei ole taksinkuljettajan ajolupaa?

Nykytilan väärinkäytökset matkailuyritysten nimissä

Nykytila on johtanut valitettaviin ja taksiyrittäjien näkökulmasta erittäin haitallisiin väärinkäytöksiin matkailuyritysten osalta. Matkailuyritykset tai matkailuyritysten nimissä toimivat tahot tarjoavat aivan julkisesti liikenneluvan edellyttämää liikennettä ilman liikennelupaa.

Osa tästä liikenteestä tapahtuu ilman erillistä korvausta, mutta vailla mitään yhteyttä mihinkään varsinaisiin kokonaispaketteihin. Esimerkiksi hotelli-ravintolayritykset hoitavat kuljetukset ”maksutta”, jotta saavat asiakkaita varsinaiset palveluidensa piiriin. Tämä ei mielestämme ole lain valmistelussa esitettyä ja sallittua toimintaa, kun kyseessä ei ole palvelukokonaisuudet ja kyseessä saattaa olla esim. pelkkä yöpyminen.

Suurempi ongelma on puhtaasti pelkkää kuljetuspalvelua erillishinnoiteltuna toimintana tarjoavat yrittäjät. Myös näitä julkisesti liikennettä tarjoavia ilman liikennelupaa toimivia matkailupalveluyrittäjiä tai matkailupalvelun nimissä toimintaa harjoittavia tahoja löytyy merkittäviä määriä.

Molemmat toimintatavat ovat siis nykyisen käytännön ja nyt käsiteltävän hallituksen esityksen hengen ja sanamuodon vastaisia. Näihin tapauksiin ei ole valitettavasti juurikaan poliisin toimesta puututtu vaikean tutkinnan ja pienen yhteiskunnallisen merkityksen vuoksi.

Liitteenä muutama esimerkkitapaus matkailupalveluyritysten kuljetuspalvelutarjonnasta. Nämä on poimittu internetsivuilta 20.6.2018 sen jälkeen, kun saimme hallituksen esityksen ensimmäisen kerran tutustuttavaksemme.

Kotipalveluyritykset

Kotipalveluyritysten määrittely on jopa vaikeampaa kuin matkailupalveluyritysten määritteleminen. Kotipalveluun ei ole mielestämme liitettävissä myöskään kuljetuspalvelua edes siinä määrin luontevasti kuin matkailupalveluihin. Käytännössä kotipalveluiden nimissä voitaisiin siis suorittaa lähes mitä tahansa kuljetuspalveluita.

Kotipalveluiden osalta rikostaustaan liittyvät kysymykset ovat jopa matkailupalveluyrityksiä merkittävämpi kysymys, samoin muut turvallisuuskysymykset.

Lisäksi kotipalveluihin liittyy merkittävä kilpailuolosuhteisiin vaikuttava tekijä. Kotipalveluyritysten työstä maksetusta korvauksesta yksityiset henkilöt saavat usein tehdä kotitalousvähennyksen. Lisäksi ikääntyneillä ihmisillä on mahdollisuus saada hankittua kotitalouspalveluita ilman arvonlisäveroa. Kotipalvelun kotitalousvähennykseen oikeuttaa myös osa kokonaisuuteen liittyvistä kuljetuskustannuksista. Jos toinen toimija pystyy myymään palvelunsa ilman arvonlisäveroa ja asiakas voi vielä vähentää omassa verotuksessaan kotitalousvähennyksenä merkittävän osan kustannuksista, niin taksiyrittäjän on täysin mahdotonta kilpailla tällaisen yrityksen kanssa kustannusmielessä.

Hallituksen esityksessä ei miltään osin ole mainittu mitään tosiasiallisia perusteita kotipalveluyritysten osalta tarpeeseen poistaa vaatimus taksinkuljettajan ajoluvasta. Nähtävästi tältä osin valmistelu on tehty vanhojen tekstien pohjalta vailla sen suurempaa harkintaa tai arviointia ja sen vuoksi myös nyt vielä voimassaolevan lain sanamuoto on siirretty suoraan tähän hallituksen esitykseen.

Johtopäätökset

Aikataulu kuulemistilaisuuden suhteen

Mielestämme asiantuntijat on asetettu kohtuuttomaan tilanteeseen, kun lakiesitys on saatu nähtäväksi ensimmäisen kerran vasta eilen iltapäivällä.

Yhdet markkinat – yhdet pelisäännöt

Kun laki liikenteen palveluista on tarkoitettu olevan tasapuolinen ja mahdollistava kaikille eri toimijoille liikennemuodosta ja -välineestä riippumatta, niin tällaisia nyt esitettyjä erivapauksia ei pitäisi tähän lainsäädäntöön lisätä lainkaan.

Asiallinen ja perusteellinen valmistelu

Lakiesitys on varsin nopeasti kirjoitettu ja siinä on oleellisia puutteita ja epätarkkuuksia. Lausunnoilla ei lakiesitys ollut lainkaan, joten ennakolta tähän kokonaisuuteen ei ole kukaan pystynyt ottamaan kantaa. Valiokunnan asialistan mukaan asiantuntijakuulemiset on tarkoitus päättää tänään. Näin ollen valiokunnan ei nähtävästi ole tarkoitus kuulla muita asianosaisia, kuten vakuutusalaa eikä Liikenneturvaa tai poliisia, jota pidämme valmistelua tältäkin osin puutteellisena. Laki on myös epätasa-arvoinen ja epäoikeudenmukainen. Lain rajaukset ja määritykset ovat varsin epäselviä. Jos tämän tyyppinen lakimuutos joltakin osin tarvittaisiin, niin valmistelu pitää tehdä huolella.

Kotitalouspalveluyritykset

Hallituksen esityksessä mainitut kotipalveluyritykset ovat tässä esityksessä mukana täysin vailla perusteita. Jos tämän tyyppinen lakimuutos joltakin osin tarvittaisiin, niin kotipalveluyritysten liittäminen tähän yhteyteen on täysin tarpeetonta.

21.6.2018

Taksinkuljettajan ajolupa

Voiko todella olla niin, että taksinkuljettajan ajoluvan tarve voi perustua työnantajan toimialaan? Mielestämme näin ei voi olla. Jos katsotaan, että taksinkuljettajan ajolupaa kaikkine vastuine, velvoitteineen ja tarkistuksineen ei tarvita joltakin osin, niin on syytä vakavasti harkita, tarvitaanko tällaista lupaa ylipäätään lainkaan.

Suomen Taksiliitto ry

Liite: Muutama esimerkki matkailupalveluyritysten kuljetuspalvelutarjonnasta