10.1.2019

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausuntopyyntönne: HE 157/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Otamme tässä lausunnossamme kantaa lähinnä taksinkuljettajan kokeen paikallistuntemuskokeeseen, jonka poistamista nykymuotoisena kannatamme.

Nykytilanne

Taksinkuljettajan eli asiakaspalvelutyötä tekevän työntekijän tulee suorittaa taksinkuljettajan koe, joka tällä hetkellä koostuu teoriakokeesta ja paikallistuntemuskokeesta.

Kokeen paikallistuntemusosion keskeinen ongelma on, että se ei mittaa uuden kuljettajan tosiasiallista alueen tuntemusta. Kokeen voi suorittaa minkä tahansa kunnan alueelle Suomessa ja tämä yksittäisen kunnan paikallistuntemuskoe riittää taksinkuljettajana toimiseen aivan toisella paikkakunnalla.

Paikallistuntemus sinällään on yksi taksinkuljettajan tärkeistä työvälineistä, eikä sitä voi teknisillä apuvälineillä, kuten navigaattorilla, täysin korvata. Tekniikka auttaa osoitteiden löytämisessä, mutta katujen ja kohteiden tuntemus luo myös kuljettajan työturvallisuutta, synnyttää työn tekemisen mielekkyyttä ja ylläpitää taksipalveluiden laatua.

Traficomin tilastojen (https://www.traficom.fi/fi/liikennelupatilastot) mukaan 1.7. jälkeen taksinkuljettajan ajolupia on haettu 3644 kappaletta ja myönnetty 3440 kappaletta, nämä kaikki henkilöt ovat siis läpäisseet myös paikallistuntemuskokeen. Hallituksen esityksen nykytilakuvauksen mukaan *hylättyjen paikallistuntemuskokeiden osuus on osoittautunut korkeaksi. Kokeita on tämän tiedon mukaisesti järjestetty 1.7.2018 1 086 kappaletta, joista 45,4 prosenttia on hylätty. Teoriakokeita on järjestetty 907 kappaletta, joista on hylätty 25,7 prosenttia*. On kuitenkin kohtuullisen hyvä tulos, että ilman minkäänlaista valmentautumismateriaalia tai koulutusta, kokeesta pääsee läpi yli 50 % kokeiden suorittaneista.

Tulevaisuus

Kannatamme nykymuotoisen taksinkuljettajan paikallistuntemuskokeen poistamista, sillä se ei anna työntekijää tarvitsevalle työnantajalle eikä taksinkuljettajalle itselleen minkäänlaista varmuutta todellisesta paikallistuntemustaidosta. Paikallistuntemuksen merkitystä ei voi väheksyä, mutta sen varmistaminen jää jatkossa jokaisen yksittäisen yrityksen yksilöllisten laatuvaatimusten varaan.

On tärkeää huomioida, että kokeella ei luoda tarpeettomia esteitä taksinkuljettajan työn aloittamiseksi. Samalla on kuitenkin hyvä tiedostaa, että vähimmäismääräinen osaamisen ja työn vastuullisen luonteen ymmärtämisen tarkistus on tulevaisuudessakin tarpeen. Taksinkuljettaja työskentelee läheisessä asiakaskontaktissa ja usein matkustaja on yksin tai toimintakyvyltään rajoittunut. Taksiala on pienyrittäjävetoinen, suuri osa alalla toimivista työllistää itse itsensä eli

taksiyrittäjä toimii itse oman taksinsa kuljettajana. Liikennepalvelulaissa luotetaan vahvasti itsevalvonnan toimivuuteen, kuten hallituksen esityksen perusteluissa mainitaan: *Taksiyrittäjä olisi 151 §:n mukaan kuitenkin edelleen velvollinen huolehtimaan kuljettajan riittävästä ammattipätevyydestä myös paikallistuntemuksen osalta. Henkilöliikennettä tarjoava luvan haltija vastaa ja huolehtii siitä, että kuljettaja osaa muun muassa valita asiakkaan kannalta tarkoituksenmukaisimman reitin.*

Yrittäjän tietosuoja

Olemme aikaisemmissa lausunnoissamme korostaneet, että yksilön tietosuojan kannalta on varsin arveluttavaa, että julkisista rekistereistä löytyy yksittäisten pienyrittäjien kaikki henkilöön liittyvät tiedot avoimesti. Sama ongelma on ajoneuvorekisterissä, pelkän auton rekisterinumeron perusteella löytyy yksittäisen henkilön osoitetiedot. Liikenneluparekistereitä tulisikin mielestämme arvioida kriittisesti. Taksiyrittäjissä on varsin paljon ammatinharjoittajia, jolloin heidän ”yrityksensä” tietojen julkisuus käytännössä tarkoittaa heidän henkilötietojensa julkisuutta.

Liikenneviraston NAP-katalogi tarjoaa esimerkin tilanteen ongelmallisuudesta. Katalogi perustuu avoimeen tietoon ja avattuihin rajapintoihin. Yksittäisen pienyrittäjän näkökulmasta NAP- katalogi antaa kuitenkin suoran pääsyn yrittäjän yhteystietoihin. Tietojemme mukaan katalogin tietoja on jo käytetty suoramarkkinointiin.

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolon jatkaminen

On hienoa, että lain kolmannessa vaiheessa korjaantuu pieni, mutta merkityksellinen sanamuotoihin liittynyt ongelma. Taksinkuljettajan ajoluvan uusimisen yhteydessä on järkevää, että luvan uusimista voi hakea jo puoli vuotta ennen luvan voimassaolon päättymistä. Tällöin uuden luvan voimassaolo alkaa siitä, mihin vanha päättyy.

Lopuksi

Taksiliikenne on käynyt läpi valtavan muutoksen 1.7.2018 voimaan astuneen liikennepalvelulain myötä. Tuon yhden yön aikana tapahtuneen lainsäädännöllisen muutoksen lopullisia vaikutuksia ei luonnollisestikaan näin lyhyellä aikajänteellä voida vielä kovin syvällisesti arvioida. Nyt ei kaivata perustelemattomia lainsäädännön äkkimuutoksia, mutta tilanteen seurantaa ja muutosten vaikutusarvioita tulisi ehdottomasti tarkastella aikaisemmin kuin vuonna 2022.

Markkinoille tulee antaa tilaa kehittyä, mutta samalla täytyy kuitenkin pitää tiukasti valvonnan keinoin huoli siitä, että liikennepalvelulain määrittelemiä, aikaisempaan taksiliikennelakiin verrattuna, varsin löyhiä yhteisiä pelisääntöjä myös noudatetaan.

Kunnioittaen,

Suomen Taksiliitto ry