

23.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

Viite: LVM/2096/03/2015

Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Suomen Taksiliitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto 18.4.2016 julkaistuun luonnokseen liikennekaaresta. Suomen Taksiliitto ry edustaa maamme taksiyrittäjiä, joista noin 85 % on liittomme jäsenyhdistysten jäseniä kattaen koko maan alueen. Suomen Taksiliitto ry:n lausunto on laadittu koko taksitoimialan ja koko maan olosuhteet huomioiden. Keskeistä lausunnessamme on asiakaspalvelu ja palveluiden saatavuuden varmistaminen kohtuullisella hinnalla kaikissa olosuhteissa.

Liikennekaaressa kaksi kokonaisuutta

Näemme liikennekaaren jakautuvan lainsäädännöllisesti kahteen osioon. Ensinnäkin lainsäädäntöön, joka säätelee kuka, missä ja miten liikennepalveluita voi tarjota sekä tietoon ja sen jakamiseen liittyviin vaatimuksiin, joiden perusteella erilaiset palveluoperaattorit voivat välittää ja myydä liikennepalveluita.

1 Tieto

Pidämme erilaisten liikennepalveluiden ja niistä yhdisteltävien matkapakettien näkökulmasta tässä vaiheessa tietoon ja sen jakamiseen liittyvää kokonaisuutta oleellisimpana osana liikennekaari-uudistusta. Tieto ja sen jakaminen sekä digitalisoitu matkojen varaaminen, ostaminen ja maksaminen muodostavat vankan pohjan Liikenne palveluna -hankkeille (Mobility as a Service, MaaS). Näiden kysymysten ratkaisemisella on sen vuoksi olennaisempi merkitys palvelupakettien syntymiselle kuin varsinaisen kuljetuspalvelun tuottamisen sääntelyllä. Pidämme tärkeänä luoda entistäkin paremmat mahdollisuudet edistää Liikenne palveluna -hankkeita (MaaS), joita jo nykyisenkin lainsäädännön aikana on saatu käynnistettyä. Taksiala on kaikissa käynnistyneissä Liikenne palveluna -hankkeissa mukana.

Tieto ja Palvelut

Liikennekaaren III Osa, Palvelut, keskittyy tietoon ja tiedon käyttämisen mahdollistamiseen. Liikennepalveluiden tuottajien tiedonantovelvollisuus on erinomainen pohja tiedon käyttämiseen niin liikennepalveluiden kuin mahdollisten välityspalveluiden tuottajien näkökulmasta. Liikenteen palvelupakettien muodostaminen on käytännössä vaikeaa ilman ajantasaista tietoa palveluiden tarjonnasta ja saatavuudesta. On erittäin tärkeää, että kaikkia toimijoita

23.5.2016

kohdellaan tasa-arvoisesti ja syrjimättömästi, mutta myös siten, että yritykset eivät kokonsa tai toiminta-alueensa perusteella saa kohtuutonta kilpailuetua markkinoilla.

Tässä osassa on jostakin syystä nähty tarpeelliseksi kirjata erikseen määräyksiä, jotka koskevat taksiliikenteen velvollisuuksia ja hinnoittelua. Ei ole mitään erityistä syytä erotella yhtä liikennemuotoa koskevia vaatimuksia. Tasapuolisten toimintaedellytysten luomiseksi näiden vaatimusten ja velvoitteiden tulee koskea liikennekaaren kaikkia eri liikennemuotoja.

Selvennystä vaatii mielestämme myös vaatimus liikkumis- tai yhdistämispalvelun tuottajan oikeudesta päästä henkilökuljetus- tai välityspalvelun tarjoajan lippu- ja maksujärjestelmään. Kun liikennekaareissa on tarkoituksena madaltaa eri liikennemuotojen raja-aitoja, niin tuntuu erikoiselta, että vaatimukset on rajattu vain henkilökuljetuspalveluiden tarjoajiin.

Jää myös varsin epäselväksi, ketä erilaiset vaatimukset todella koskevat. Esimerkiksi pieni koko tai toiminta-alue sekä teknisesti tarkoituksenmukainen ovat helposti tulkintaongelmiin johtavia ilmaisuja.

Organisaatioiden hankintaosaamiseen on syytä kiinnittää eri yhteyksissä laajasti huomiota. Samoin julkisen tuen tasapuolisuus ja syrjimättömyys on varmistettava huolella. Esimerkiksi palveluseleiden osalta liikennepalvelun käyttäjällä pitää olla tosiasiallinen mahdollisuus itse päättää käyttämänsä liikennemuoto.

Tieto ja Liikenne palveluna (MaaS)

Liikenne palveluna -hankkeet ovat jo käynnistyneet maassamme ja tietoon liittyvien rajapintojen avaaminen ovat edenneet nykylainsäädännön ansiosta myönteisesti. Ministeri Bernerin vetämässä työryhmässä huhtikuussa arvioitiin, mitä muutoksia tarvittaisiin nykyiseen lainsäädäntöön, jotta MaaS-hankkeet etenisivät toivotusti. Ainoa korkeantason työryhmässä esille nostettu lainsäädännöllinen muutostarve liittyi MaaS-pakettien työsuhte-edun verotusarvokäytäntöön. MaaS-operaattorit esittivät, että työntekijälle voitaisiin tarjota työsuhte-etuna MaaS-liikkumispaketti perinteisen autoedun sijaan. Tämä on myös Taksiliiton näkemyksen mukaan järkevä malli, joka lisäisi nopeasti MaaS-palvelujen kysyntää.

Kuljetuksia välittäviä tahoja, kuten taksien tilausvälityskeskustoja, koskevilla säädöksillä voidaan helpottaa huomattavasti viranomaisten valvontatehtäviä, varmistaa kuljetuspalveluiden saatavuutta kysyntää vastaavasti ja rajapintoja avaamalla olla mukana ”liikenteen roamingin” mahdollistajana MaaS-operaattoreille ja muille liikkumispalvelun tarjoajille. Tuomme myöhemmin tässä lausunnossa esille käytännön toimenpiteitä, jotka voitaisiin toteuttaa nopealla aikataululla, ja joilla voitaisiin varmistaa MaaS-palvelujen tulevaisuus koko maassa.

Tieto ja käynnissä olevat kehityshankkeet

Liikennekaaren luonnoksessa oli valitettavasti jäänyt vaille huomiota useita jo toimivia teknisiä ratkaisuja ja valmiita toimintamalleja. Liikennekaaren teksti on kirjoitettu varsin nopealla aikataululla, mutta olisi ollut toivottavaa, että ainakin ne hankkeet, joissa liikenne- ja viestintäministeriö on mukana, olisi muistettu kuvata

23.5.2016

tekstiin. Tekstissä todetaan muun muassa, että missään yhdistelykeskuksessa ei tällä hetkellä yhdistellä sekä kuntien että Kelan korvaamia matkoja. Ministeriö on mukana 5K-hankkeen ohjausryhmässä (Kuljetusten Kustannukset Kuriin Kunnissa ja Kelassa), jossa näitä eri maksajatahojen (kunnat, sairaanhoitopiiri, Kela) vastuulla olevia matkoja yhdistellään samoihin kyyteihin koko ajan.

Toisaalta maailmanlaajuistakin huomiota saaneista ja toiminnassa olevista MaaS-palveluista olisi odottanut joitakin mainintoja nykytilan kuvauksessa. Näitä jo käynnistyneitä hankkeita, joissa taksit ovat mukana, ovat muun muassa Ylläs Around -palvelu osana Aurora-hanketta Kolarissa ja Sonera Reissu Hämeenlinnassa. Tuup Oy:n palveluun Turussa taksit liittyvät syksyllä mukaan.

Uskomme, että luonnoksen tekstiä kehittämällä, arvioimalla ja täsmentämällä saadaan lainsäädännölliset olosuhteet nykyistäkin otollisemmiksi MaaS -hankkeille. Liikenteen toteuttamiseen liittyvien lainsäädännöllisten muutosten merkitys jää tietoon liittyvien asiakokonaisuuksien kannalta tässä vaiheessa toissijaiseksi. Tämä on hyvä ottaa huomioon, kun jatkokehitystä tehdään. Nyt tuntuu, että julkisuudessa on keskitytty lähinnä keskustelemaan taksiliikenteen lupaehdoista.

Yhtenä etenemisvaihtoehtona, jolla todennäköisesti pystyttäisiin helpottamaan kokonaisuuden eteenpäin viemistä, voitaisiin ensivaiheessa keskittyä varmistamaan tietoon liittyvien muutosten toteuttaminen.

2 Liikennepalveluiden tarjonta

Toinen kokonaisuus liikennekaareissa on liikennepalveluiden tarjonta. Miten ja missä liikennepalveluita voidaan tarjota, sekä kuka näitä palveluita voi tuottaa?

Tavoitteena on ollut saada yhdistettyä samaan lainsäädäntöön tavara- ja henkilökuljetukset sekä linja-auto- että taksiliikenteen osalta. Tämä on luonnokseen tutustuessa näyttänyt erittäin vaativalta haasteelta, ja aivan kaikilta osiltaan ei eri liikennemuotojen yhdistämisestä ole vielä saatu sujuvaksi esitykseksi. Rakenteellisesti ja teknisesti teksti on vielä varsin monimutkaista ja vaikeasti avautuvaa.

Missään tapauksessa mitään yksittäistä liikennemuotoa ei kuitenkaan pidä enää eriyttää liikennekaari-hankkeesta erilleen.

Lähtökohdaksi ammattimaisuus

Luonnoksessa on ammattimaisen tiellä kuljettamisen nykyinen selkeä rajaus muutettu varsin erikoisella tavalla. Nykyinen lakiteksti, joka lähtee siitä, että julkisesti tarjottava kuljetuspalvelu korvausta vastaan on ammattimaista, on selkeä ja tarkkarajainen. Laissa on yksiselitteisesti lähdetty siitä, että kaikki toiminta, mistä otetaan korvaus, ja jota on tarjottu julkisesti yleisölle, on ammattimaista. Rajaus ei aiheuta epäselvyyttä eikä tulkinnanvaraisuutta. Kimppakyytejä ja jakamistaloutta lain nykyinen linjaus ei estä. Nykyinen linjaus kuitenkin estää sen, että pienimuotoisuuden nimissä tehtäisiin melko mittavaakin liiketoimintaa.

23.5.2016

Pienimuotoisuuden rajauksessa on lisäksi merkittävänä ongelma 10 000 euron raja, jonka valvominen on mahdotonta. Luonnoksessa arvioidaan digitaalisuuden ja tilausvälityksen hoitavan valvonnan ja seurannan. Mikään ei kuitenkaan edellytä pienimuotoisen toiminnan harjoittajalta tilausvälitykseen liittymistä eikä myöskään digitaaliseen maksamiseen liittymistä edes osittain. Oikeushenkilöiden osalta on myös varsin helppoa järjestää toiminnan jatkaminen uuden oikeushenkilön nimissä.

Pienimuotoinen toiminta on rajattu koko liikennekaaren ulkopuolelle. Pienimuotoista toimintaa ei näin ollen koske mikään liikennekaaren taksiliikenteelle tai muulle liikennöinnille asetettu vaatimus. MaaS-hankkeiden ehdoton edellytys tietojen avoimuuteen ei myöskään kosketa tätä pienimuotoista toimintaa. Tämä on täysin epäoikeudenmukaista ja kohtuutonta alan yrittäjiä kohtaan, ja se johtaa lisäksi ongelmiin MaaS-operaattoreiden osalta. Kun liiketoiminta siirtyy merkittävältä osin pienimuotoisille toimijoille, joita ei ole rekisteröity palvelutuottajiksi, niin miten MaaS-operaattorit kykenevät toimimaan alueilla, joilla liikennealan yritysten ei enää kannattaisi olla tuottamassa kuljetuspalveluita. Tämä ongelma on yhteneväinen niin henkilö- kuin tavarakuljetusten osalta.

Pienimuotoinen toiminta olisi käytännössä yksinkertaisesti kaikkien yhteiskunnan velvoitteiden ulkopuolella. Käteisellä matkansa maksavat ravintolasta yömyöhään kulkevat tuskin kuitteja kyselisivät, ja kun myöskään mitään taksamittaria ja/tai maksupäätettä ei edellytetä, niin kirjanpito perustuisi puhtaasti pienimuotoisen toiminnan harjoittajan omantunnon varaan.

Ammattimaisuuden määritelmä taksiliikenteen osalta on edelleen jatkossakin syytä pitää yksiselitteisenä ja selkeänä, riippumatta siitä onko taksilupien osalta määrä sääntelyä vai ei. Esitämme, että kaikki viittaukset pienimuotoiseen kuljettamiseen poistetaan lakiesityksestä ja tilalle otetaan nykyinen selkeä määrittely, jonka mukaan korvausta vastaan julkisesti tarjottava kuljetuspalvelu on aina ammattimaista.

Taksiliikennettä viidellä eri tavalla

Liikennekaaren tavoitteena on madaltaa eri liikennemuotojen välisiä raja-aitoja. Luonnokseen on taksiliikenteen osalta kirjattu viisi (5) erilaista tapaa ryhtyä taksiyrittäjäksi. Näistä vain yksi on sellainen, jossa tarvitaan taksilupa. Neljä (4) näistä vaihtoehtoisista tavoista on sellaisia, joissa taksilupaa ei tarvita. Tätä rakennetta ei voi mitenkään pitää hyväksyttävänä eikä miltään osin selkeänä ja tasapuolisena eri toimijoiden näkökulmasta.

1 Taksiliikennelupa

Taksiliikennelupa tarvitaan, jos liikennettä hoidetaan liikennekaaren määritelmän mukaisesti ammattimaisesti henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla tai kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä taikka raskaalla nelipyörällä. Jos yrittäjä hankkii itselleen taksiluvan, niin siinä tapauksessa häntä koskevat kaikki liikennekaareissa taksiliikennettä sääntelevät vastuut ja velvoitteet täysimääräisesti.

23.5.2016

2 Henkilöliikennelupa

Henkilöliikennelupa tarvitaan, jos liikennettä hoidetaan liikennekaaren määritelmän mukaisesti ammattimaisesti linja-autolla. Henkilöliikenneluvalla saa harjoittaa myös taksiliikennettä. Näin ollen henkilöliikenneluvalla toimivalla on kaikki samat oikeudet kuin taksiluvalla toimivalla, mutta sen lisäksi liikennettä saa hoitaa myös linja-autolla. Henkilöliikennelupa on siis yrittäjän näkökulmasta selkeästi houkuttelevampi kuin taksilupa. Henkilöliikenneluvalla hoidettavan taksiliikenteen velvoitteet ja vastuut ovat samat kuin taksiluvalla. Linja-autolla hoidettava liikenne ei kuitenkaan määritysten mukaan ole milloinkaan taksiliikennettä. Linja-autolla hoidettavassa liikenteessä ei siis tarvitse täyttää taksinkuljettajalle asetettuja vaatimuksia.

3 Pienimuotoinen toiminta

Pienimuotoinen toiminta on liikennekaaren soveltamisalan ulkopuolella. Luonnoksessa se on määritelty kuljetustoiminnaksi, josta saadut korvaukset edeltävän 12 kuukauden aikana eivät ylitä 10 000 euroa. Jos yksittäisen henkilön tai yhden oikeushenkilön toiminta pysyy rajan alapuolella, niin taksitoimintaa voi harjoittaa täysin vapaasti ilman mitään vaatimuksia, velvoitteita, rajoitteita tai tietoon liittyviä vastuita. Myös kuluttajansuojaan liittyvä arviointi on tekemättä. Milloin yksittäinen pienimuotoinen kuljetus on kuluttajansuojan piirissä, ja milloin kyseessä on ei-ammattimainen elinkeinonharjoittaminen?

Pienimuotoisella toiminnalla on helppoa viedä ammattimaisesti kuljetuspalveluita tuottavalta yritykseltä yrittämisen edellytykset, kun tällainen toimija tulee markkinoille hoitamaan liikennöintiä vailla velvoitteita vain kannattavimpana aikana. Tilastokeskuksen mukaan henkilö-, taksi- ja pakettiautokuljettajien säännöllisen työajan keskiansio oli keskimäärin 2 363 euroa kuukaudessa (2014). Tilastokeskuksen kannattavuustutkimuksen mukaan (2013) taksiryrittäjän keskimääräinen ansiotulo on vajaa 2 000 euroa kuukaudessa. Kun yrittäjän kudurakenteesta 2/3 on palkkaa ja palkan sivukuluja, voi jo yksi pienimuotoinen toimija aiheuttaa yksittäiselle taksiryrittäjälle merkittävän ansiotulojen pienenemisen. Pudotus tämän tason ansiotuloissa tulee johtamaan helposti koko yritystoiminnan päättymiseen.

4 Muun toiminnan ohella harjoitettava liikennöinti

Henkilöliikennelupaa ei edellytetä palveluntarjoajalta, jonka toimintaan liittyy henkilöiden kuljettamista, mutta pääasiallinen toiminta on muu kuin henkilöliikenteen harjoittaminen. Toisen osan 1 luvun 2 §:n ja 3 §:n sisällöistä ja sanamuodoista voidaan tulkita, että muun toiminnan ohella voi siis harjoittaa ilman henkilöliikennelupaa myös taksiliikennettä. Mikä tahansa yritys, joka ei harjoita päätoimenaan henkilöliikennettä, voisi siis hoitaa ilman henkilöliikennelupaa henkilöliikennettä ja sen myötä myös taksiliikennettä. Linja-autoliikenteen osalta ristiriitaa saattaa olla myös EU:n lainsäädännön kanssa.

Muun toiminnan ohella voi siis hoitaa henkilökuljetuksia ilman, että liikennekaaren vaatimukset luvan osalta ovat miltään osin voimassa. Tämän kaltainen lainsäädäntö on varsin erikoinen tasapuolisuuden näkökulmasta arvioituna. Tasapuolisuuden kannalta ei ole edes oleellista, saako näin toimien hoitaa liikennettä vain linja-autolla vai kaikilla liikennöintivälineillä maantieliikenteessä.

23.5.2016

5 Museoajoneuvo

Museoajoneuvo on rajattu henkilöliikenneluvan ulkopuolelle. Taustalla on nykyisen taksiliikennelain kirjaus, jossa määrä sääntelyn vuoksi museoajoneuvot on rajattu lain ulkopuolelle. Museoauto on liikennekaaren luonnoksen tekstissä sivuseikka.

Lähtökohdaksi tasapuolisuus

Jos liikennekaaren luonnoksen tavoitteena taksiliikenteen harjoittamiselle ovat tasapuoliset ja oikeudenmukaiset lähtökohdat, olisi taksiliikenteen harjoittamiselle yhdet minimiehdot, joiden täyttyessä liikennöinti olisi mahdollista kaikille eri toimijoille samoilla edellytyksillä. Kun liikennekaaren luonnos lähtee siitä, että määrä sääntelystä luovutaan, niin olisi kohtuullista vaatia kaikilta alalle tulevilta ja alalla toimivilta samoja pelisääntöjä. Kun henkilöliikenneluvan haltijan vaatimukset ovat aavistuksen laajemmat kuin taksiluvan haltijalla, niin miksi henkilöliikenneluvan rinnalle ei voisi hakea taksilupaa? Jos kaikilla taksiliikenteenharjoittajilla olisi lupa, olisi luparekisteristä nähtävissä kaikki luvanharjoittajat, mikä helpottaisi viranomaistoimintaa ja valvontaa. Lisäksi kaikilla kuljetus-, välitys-, liikenne-, liikkumis- ja yhdistämispalvelun tuottajilla olisi saatavilla tieto taksitoiminnan harjoittajista. Se mahdollistaisi helpommin myös MaaS-operaattoreiden toimintaa, ja kuljetuspalvelua tarvitseva asiakas voisi ainakin teoriassa löytää rekisterin tietojen perusteella palveluntuottajan alueella, jossa palvelua ei juuri sillä hetkellä näyttäisi olevan saatavilla. Ajantasaisella ja oleelliset tiedot sisältävällä rekisterillä on arvoa myös maamme huoltovarmuuden näkökulmasta.

Pienimuotoisen toiminnan osalta olisi kohtuullista, että vaatimukset olisivat tasapuoliset muiden toimijoiden kanssa. Käytännössä taksiryrittäjä, joka on menettänyt taksilupansa tai luvanhakija, joka ei lupaa voi saada, voi kuitenkin ilman rajoituksia harjoittaa taksiliikennettä pienimuotoisuuden nimissä. Käytännössä siis rikollinen ei saa lupaa, mutta voi kenenkään estämättä toimia yrittäjänä liikennealalla. Asiakas- ja liikenneturvallisuuden tai asiakaspalvelun kannalta tätä ei voida pitää mitään osin perusteltuna. Lisäksi MaaS-operaattoreilla tulee ongelmia palveluiden liittämässä kokonaisuuteen.

Muun toiminnan ohella taksitoiminnan harjoittaminen ilman lupaa ei ole ymmärrettävissä eikä hyväksyttävissä. Liikennekaaren luonnoksen mukaan esimerkiksi taksien tilausvälitysyhtiöt voisivat ryhtyä harjoittamaan liikennettä ilman lupaa, samoin vaikkapa ruokakauppias tai vakuutusyhtiö. Miten näille muiden alojen yrittäjille voitaisiin sallia toiminta eri pelisäännöillä kuin henkilökuljetusyrittäjille?

Työnantajan näkökulmasta syntyy myös ongelma mahdollisesta työntekijän sivutoimesta, jota ei katsota ammattimaiseksi toiminnaksi. Jos toiminta on ei-ammattimaista toiminnan harjoittamista, niin siitä tuskin voidaan edellyttää ainakaan kaikissa tapauksissa ilmoitettavan työnantajallekaan. Tällöin taksinkuljettajana toimiva henkilö voi käytännössä siirtää työnantajansa asiakassuhteita varsin helposti oman pienimuotoisen toiminnan piiriin aiheuttaen merkittävää vahinkoa työnantajalleen.

23.5.2016

Liikennekaaren luonnokseen on syytä tehdä tasapuolisten ja toimivien markkinoiden näkökulmasta katsottuna oleellisia muutoksia, mikäli halutaan toteuttaa tasapuolinen markkinaehtoinen liikenteen malli.

Kansalliset taksimarkkinat yksipuolisesti auki kansainväliselle toiminnalle

Varsin sekavan viiden toimintatavan taksiliikenteen rinnalla toinen merkittävä ongelma on liikennekaaren tuoma mahdollisuus ryhtyä harjoittamaan taksiliikennettä maamme rajojen ulkopuolelta käsin. Taksiluvan saamisen edellytyksenä on, että toimintaa harjoitetaan EU-alueelta käsin. Taksiliikenne on täysin kansallisen lainsäädännön piirissä, ei ole mitään velvoitteita avata taksimarkkinoitamme ulkomaiselle kilpailulle.

Ulkomaisen kilpailun ongelmana ei varsinaisesti ole ulkomaalaisuus vaan ulkomaalaisten yritysten ja yrittäjien yliveritaiset kilpailuedut. Suomalainen työlainsäädäntö on lähtökohtana myös ulkomaalaisten yritysten työehdoissa, mutta tavaraliikenteen kabotaasiliikenteen myötä on nähty, että näin ei ole. EU:n alueella on paljon sellaisia maita, joissa suomalainen palkkataso ei ole kilpailukykyinen. Jo Suomenlahden toisella rannalla Virossa työntekijöiden palkkataso on oleellisesti suomalaista tasoa alhaisempi. Myös autojen hinnat, monet verot ja muut maksut ovat alhaisempia. Auton ja kuljettajan tuominen suomalaisille taksimarkkinoille on helppo keino saavuttaa kilpailuetua suomalaiseen yrittäjään ja yritykseen nähden. Myös Ruotsissa autojen hinnat ovat merkittävästi alhaisemmat kuin meillä, joten myös sieltä olisi odotettavissa yrityksiä ja yrittäjiä markkinoillemme. Käytännössä tämä johtaisi siihen, että nyt Suomessa toimivat yritykset siirtäisivät mahdollisuuksien mukaan toimintansa pois maastamme, samalla yritysten sekä työntekijöiden ja kaluston verohyöty siirtyisi pois Suomesta. Siitä eivät hyötyisi sen paremmin asiakkaat kuin kansantaloutemme.

Lisäksi ilman lupaa toimittaessa yrityksen ja yrittäjän kotipaikan ei tarvitsisi olla edes EU:n alueella. Pienimuotoinen toiminta voisi liikennekaaren luonnoksen tekstin mukaan tapahtua esimerkiksi Venäjältä tai Ukrainasta käsin, jolloin viranomaisen valvontamahdollisuudet olisivat entistäkin vähäisemmät. Näissä tapauksissa edes teoreettinen 10 000 euron valvonta olisi täysin mahdoton tehtävä.

3 Yksittäisiä huomioita luonnoksesta liikennekaareksi

Henkilöliikenteen ajoneuvojen verotus tasapuoliseksi

Liikennekaaren luonnoksessa ei oteta huomion eri liikennevälineiden verotuksellisia eroja. Taksit ovat ammattiliikenteen ainoa liikennemuoto, joka maksaa autoveroa ja ajoneuvoveroa (perusvero ja käyttövoimavero) täysin samoin ehdoin kuin yksityinen liikenne. Ainoana erona on autoveroon liittyvä 4 800 euron huojennus (isoissa esteettömissä autoissa 15 000 euroa). Linja-autoliikenne ei maksa auto-, ajoneuvo- eikä käyttövoimaveroa.

Autovero

Suomessa on noin 10 000 luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityä henkilöautoa. Näistä autoista noin 1 500 on autoverosta vapaita inva-autoja ja

23.5.2016

1 000 esteettömiä 15 000 euron verohuojennuksen piiriin kuuluvia autoja. Jäljelle jäävistä noin 7 500 tavallisesta henkilöautosta saa ostohetkellä 4 800 euron autoverohuojennuksen 36 kuukauden kuoleentumisajalla. M2-luokan ajoneuvoja, jotka on vapautettu autoverosta, on rekisterissä noin 2 300.

Ajoneuvovero

Taksiautot ovat pääsääntöisesti dieselkäyttöisiä, joten niistä maksetaan perusveron lisäksi myös käyttövoimaveroa. Perusveron määrä on riippuvainen CO₂-päästöistä ja käyttövoimavero auton kokonaismassasta. Vaikka taksiautoissa on käytössä uusinta tekniikkaa, ovat ne asiakaspalvelun vaatimusten vuoksi keskikokoa suurempia ja painavampia, jolloin molemmat verot ovat keskimääräistä suurempia. Tavallisella taksilla veron määrä on noin 600 euroa vuodessa ja tila-autoilla, joita on noin 25 prosenttia takseista, veron määrä on noin 900 euroa vuodessa.

Taksiliiton esitys

Jos eri liikennemuotojen raja-aitoja halutaan madaltaa, niin myös ajoneuvojen verotuksessa tulee noudattaa tasapuolisuutta. Esitämme, että kaikki luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröitävät ajoneuvot vapautetaan sekä autoverosta että ajoneuvoverosta. Mikäli tämä ei ole mahdollista, tulee M2-luokan ajoneuvojen verotus asettaa vastaavaksi kuin M1-luokan ajoneuvoilla.

Siirtymäsäännös

Liikennekaaren luonnosta esiteltäessä on lain voimaantulon tavoitteeksi asetettu 1.1.2017, siis noin seitsemän (7) kuukauden kuluttua. Riippumatta mahdollisten taksiliikenteeseen liittyvien muutosten suuruudesta, pitää yrittäjien oikeusturvan kannalta merkittävässä muutoksissa olla kohtuullinen siirtymäaika. Määrällisen sääntelyn mukaisesta taksiliikenteestä ei voida siirtyä muutamien kuukausien valmistautumisajalla määräsääntelemättömään malliin. Yrittäjien investoinnit pitää ottaa huomioon. Käsitksemme mukaan noin kahden (2) vuoden siirtymäaika voitaisiin pitää kohtuullisena ajanjaksona muutoksiin sopeutumisen kannalta.

4 Suomen Taksiliitto ry:n ehdotus etenemisestä

Esitämme liikennekaaren toteuttamiseksi toimenpiteitä sekä tietoon että liikennepalvelujen tarjontaan liittyvän lainsäädännön muuttamiseksi.

4.1 Tietoon liittyvät kehitysehdotukset

Tietoon ja sen käyttämiseen liittyen näemme liikennekaaren luonnostekstin olevan tavoitteiltaan oikean suuntaista ja tulevaisuuden palvelumalleja entistä paremmin mahdollistava. Uskomme, että siltä osin liikennekaaren luonnoksen jatkokäsittelyssä päästään eteenpäin toimivaan ja tehokkaaseen malliin.

Käytännön toimenpiteitä, joilla varmistetaan liikkumispalvelujen toteuttamisen kannalta oleellisen tiedon saaminen, voidaan toteuttaa asettamalla välityspalveluiden tuottajille:

23.5.2016

- Velvollisuus avata sähköinen rajapinta¹ ulkoisia kuljetuksen tilaajia varten, jota auton voi varata osaksi omaa liikkumispalveluaan. Tämä ajatus on kirjattu liikennekaaren luonnokseen, mutta sitä on syytä täsmentää. Nyt käynnistyvissä MaaS-hankkeissa Suomessa on jo otettu käyttöön tarkoitukseen soveltuvaa avointa rajapintaa (www.taxi-api.fi). Tämä osittain Tekesin rahoituksella tehty rajapinta on jo siis käytössä kaikille halukkaille.

Tältä pohjalta voidaan toteuttaa yksinkertaisesti ja kustannustehokkaasti mm. taksien välityskeskusiksi velvoittava malli, jossa MaaS-operaattoreille luodaan tasapuolinen ja toimintavarma mahdollisuus varata taksimatka osaksi loppuasiakkaalle myytävää liikkumispakettia. Käytännössä tällä minimivaatimuksella varmistetaan, että matkaketjun (liikkumispaketin) ensimmäisen ja viimeisen kilometrin toteutus on kaikille MaaS-operaattoreille mahdollinen.

- Velvollisuus toimittaa kysyntään ja liikenteeseen liittyvät tiedot viranomaisille digitaalisesti.
- Velvollisuus välittää kuljetuksia vain sellaisille kuljetuspalvelun tuottajille ja/tai kuljettajille, joilla on asianmukainen voimassaoleva lupa harjoittaa näitä kuljetuksia. Tällä varmistetaan, että välityksen kautta asiakas saa kuljetuksen, joka täyttää lain minimivaatimukset. Samalla myös MaaS-operaattori voi varmistua, että operaattorin välittämän kuljetuksen suorittajan minimivaatimukset täyttyvät. Viranomaisvalvonnan kannalta tämä on merkittävä etu.
- Velvollisuus huolehtia välityksen kautta hoidettavan maksuliikenteen osalta maksunsaajan kuuluminen ennakkoperintärekisteriin tai vaihtoehtoisesti hoitaa veron ennakonpidätys. Tällä toimenpiteellä torjutaan merkittävästi harmaata taloutta ja kuljetuspalvelun käyttäjä tietää palveluntuottajan hoitavan velvoitteensa tältä osin. Viranomaisvalvonnan kannalta tämä on merkittävä etu.
- Velvollisuus osoittaa toiminnan vastuullinen hoitaja ja kotipaikka Suomessa. Jos kotipaikkavaatimusta ei voitaisi vaatia, niin toissijaisesti toimipaikka, joka on suomalaisen viranomaisvalvonnan piirissä, pitää olla Suomessa.

4.2 Liikennepalveluiden tuottamiseen liittyvät kehityshankkeet

Taksi liikennepalveluiden tuottajana osana liikennekaarta

Liikennepalvelut voidaan toteuttaa nykyistä järjestelmää kehittämällä, joka on näkemyksemme mukaan ensisijainen vaihtoehto varmistuen hallitun muutoksen. Toinen vaihtoehto on markkinaehtoinen liikenteen malli.

¹ Yhteisen teknisen rajapinnan kuvauksen lisäksi tarvitaan MaaS-operaattoreiden ja liikkumispalvelujen tuottajien välille sopimus, jossa määritellään eri osapuolien vastuut, velvoitteet ja tiedonsiirron hinnoittelu. Osapuolet voivat sopia myös kuljetusten hinnoista, jolloin MaaS-operaattori voi volyymiostajana saada kuljetuksiin täysin oman hinnoittelumallinsa ja -perusteensa. Malli on jo toteutettu mm. Hämeenlinnassa alkaneessa Sonera Reissu MaaS-pilotissa.

23.5.2016

Vaihtoehto 1 – kehitetään nykyistä järjestelmää

Esitämme, että jatkovalmistelua ryhdytään viemään eteenpäin seuraavien linjausten pohjalta hyvässä yhteistyössä ministeriön valmistelusta vastaavien tahojen kanssa.

1 Yksinkertaistetaan nykyistä kiintiöjärjestelmää merkittävästi, vähennetään oleellisesti kiintiön perusteina käytettäviä tekijöitä, määritellään kiintiöt nykyistä harvemmin, esimerkiksi 2-3 vuoden välein, mikä keventää viranomaisen tehtäviä merkittävästi.

2 Muutetaan asemapaikat kuntakohtaiseksi, jolloin viranomaisen työ vähenee edelleen merkittävästi (nyt 398 asemapaikkaa, kuntia 313), tämä laajentaisi yrittäjien toimintamahdollisuuksia koko kuntaa ajatellen ja samalla kuitenkin palvelut säilyisivät Suomen jokaisessa kunnassa.

3 Lisätään yhteisliikenteen mahdollisuuksia oleellisesti ja helpotetaan siihen siirtymistä siten, että päävastuu siirtyy viranomaisilta tilausvälitysyhtiöille. Tämä lisää tarjontaa nopeasti ja yksinkertaisesti suuren kysynnän aikana (esim. isot tapahtumat ja tilaisuudet, jolloin kysyntä keskittyy pienelle alueelle). Tämä mahdollistaisi erittäin nopean ja joustavan reagoinnin äkillisiin alueellisiin kysyntäpiikkeihin, joihin viranomaispäätöksillä ei ole pystytty mitenkään vastaamaan. Se lisää myös yrittäjien mahdollisuutta tarjota palveluitaan entistä tehokkaammin kysynnän muutoksissa. Taksialan haaste ei ole yleinen taksikaluston riittävyys vaan se, että kysyntä kohdistuu hyvin lyhyisiin ajanjaksoihin suhteellisen pienellä alueella.

Samalla kirjataan selkeämmin mahdollisuus aina ja kaikissa tilanteissa ottaa ns. ”käsipysty” missä tahansa koko maan alueella ilman asemapaikkaan liittyvää minkäänlaista rajausta. Käsipysty-termiä on syytä tulkita laajasti siten, että taksiasemalta, jossa ei ole oman paikkakunnan autoa vapaana, voi täysin vapaasti ottaa odottavan asiakkaan kyytiinsä minkä tahansa asemapaikan auto. Näin on nykylaissakin kirjattu, mutta se on syytä kirjata selkeämmin.

Omalle asemapaikalle palaavien autojen osalta voidaan arvioida löydämmekö sellaisen toimivan ja tehokkaan taksialan digitaalisen tilausjärjestelmän hyödyntävän toimintamallin, jolla oman asemapaikan ulkopuolelle kuljetuksen vieneet autot saavat paluukuljetuksen itselleen helpommin. Tämä malli on itse asiassa käytössä jo nyt Kelan sähköisessä suorakorvauksessa, jossa kaikki autot ovat digitaalisen tilausvälityksen piirissä. Järjestelmä on käytössä myös useamman asemapaikan alueella toimivissa tilausvälitysyhtiöissä.

4 Luovutaan yrittäjäkoulutuksesta ja kokeesta, kuten liikennekaaren luonnoksessakin esitetään.

5 Luovutaan taksinkuljettajan pakollisesta koulutuksesta, mutta säilytetään taksinkuljettajan ajolupa. Viranomaisen järjestäisi perusasioista kokeen, joka samalla mittaa asiakaspalvelussa tarvittavan auttavan kielitaidon. Paikallistuntemusvaatimuksesta voidaan luopua,

23.5.2016

mutta viranomaisen myöntämä määräaikainen ajolupa säilytetään, joka takaa, jolla pääsyn myös rikostietoihin riittävässä laajuudessa.

6 Luovutaan taksinkuljettajan toimintakykyarviosta osana terveysvaatimuksia. Säilytetään edelleen II-ryhmän (C-luokka) terveysvaatimukset.

7 Luovutaan vaatimuksesta taksinkuljettajakokemuksen osalta, laitetaan hakijat järjestykseen ammattiliikenteen kokemuksen perusteella ilman kuuden (6) kuukauden minimivaatimusta.

8 Luovutaan pääosasta laatuvaatimuksia ja tehdään niistä kilpailutekijöitä ja tarvittaessa osa julkisia hankintoja.

9 Yksinkertaistetaan taksaa, mahdollistetaan kiinteähintaiset sopimuskuljetukset.

10 Luovutaan joukkoliikenneluvan kutsujoukkoliikenteen matkustajamäärärajauksesta säilyttäen kuitenkin kutsujoukkoliikenteen määritykset. Se mahdollistaisi kutsujoukkoliikenteen toteuttamisen ilman rajoituksia. Ei tehdä kuitenkaan linja-autoista taksiliikenteen hoitajia.

11 Pidetään nykyinen ammattimaisuuden käsite ja säilytetään taksiliikenne kansallisena toimintana.

Vaihtoehto 2 – siirrytään markkinaehtoiseen taksiliikenteeseen

Toinen vaihtoehtomme on markkinaehtoinen taksiliikenne. Siinä alalle tulo on sallittua kaikille minimiehdot täyttävillä luvanhakijoille.

Lupa

Taksiliikenteen kaikilta harjoittajilta edellytetään lupaa, jonka viranomainen myöntää niille toimijoille, jotka täyttävät luvan saannin minimiehdot. Luvan myöntämisen yhteydessä viranomaiset rekisteröivät yrittäjän ja yrityksen tiedot. Liikennekaaren kirjaukset liikenteestä vastaavasta sekä luvan haltijasta (luonnollinen henkilö ja oikeushenkilö) sekä toimitusjohtajasta ovat oikean suuntaiset ja kohtuulliset.

Ammattimaisuus

Korvausta vastaan julkisesti tarjottava kuljetuspalvelu on ammattimaista.

Ammattipätevyys

Yrittäjäkurssia ja siihen liittyvää koetta ei ammattipätevyuden osoittamiseksi tarvita. Yrittäjältä ei siis varsinaisesti vaadita mitään ammattipätevyyttä.

Taksinkuljettajan ajolupa tarvitaan jatkossakin kaikilta kuljettajilta. Pakollista koulutusta tai paikallistuntemusta ei tarvita. Perusasioista riittää viranomaisen järjestämä koe, joka samalla mittaa asiakaspalvelussa tarvittavan auttavan kielitaidon. Taksinkuljettajan ajolupa on määräaikainen, jolloin ainakin uusintavaiheessa arvioidaan luvan myöntämisen edellytysten täytyminen (lähinnä henkilökohtaiset ominaisuudet).

23.5.2016

Henkilökohtaiset ominaisuudet

Henkilökohtaiset ominaisuudet on kirjattu liikennekaareissa koskemaan niin luvanhaltijaa, liikenteestä vastaavaa kuin toimitusjohtajaa. Tätä voidaan pitää hyvänä kirjauksena.

Lisäksi henkilökohtaisten ominaisuuksien tulee koskea myös taksinkuljettajan ajolupaa.

Liikennekaaren luonnoksen määritelmät taksinkuljettajan hyvästä maineesta ovat hyvä alkua. Huomattakoon, että hyvään maineeseen liittyviin tekijöihin ei ole kirjattu henkeen ja terveyteen liittyviä rikoksia, joiden katsomme sinne ehdottomasti kuuluvan. Rikostaustan selvittämiseen liittyvät tehtävät on syytä säilyttää edelleen viranomaisella. Viranomaisella on nyt asianmukainen oikeus arvioida tarvittaessa yksittäisen kuljettajan asemaa viranomaisrekistereissä olevien ajantasaisten tietojen perusteella. Valvontatehtävä pitää yksiselitteisesti säilyttää viranomaisen virkavastuulla. Lisäksi on hyvä huomata, että rikosrekisteriotteeseen ei kirjata tietoja läheskään siinä laajuudessa, mitä poliisilla ja muilla viranomaisilla on tällä hetkellä omissa rekistereissään.

Taksinkuljettajan terveysvaatimukset ovat liikennekaaren esityksessä varsin vaatimattomat, terveysvaatimusten osalta taksinkuljettajan tulee ehdottomasti jatkossakin täyttää II-ryhmän (C-luokan ajo-oikeuden) terveysvaatimukset.

Vaihtoehdon 2 mukaisessa mallissa kaikki ne yrittäjät ja yritykset, jotka täyttävät nämä ehdot, voivat ryhtyä taksiliiketoimintaan joko pienimuotoisesti, sivutoimisesti, muun toiminnan ohessa, erikoisella ajoneuvokalustolla tai ihan perinteisellä mallilla, kun hakevat luvan. Ne, jotka eivät lupaehtoja täyttäisi, eivät lupaa saisi ja näin heidän toimintansa ei täyttäisi lain minimiehtoja, eikä toiminta olisi sallittua. Tällöin kaikki toimijat olisivat samanlaisten vaatimusten ja ehtojen piirissä eikä markkinoille syntyisi katkoksia, jotka jäykistävät markkinoita.

Tämä myös selkeyttää ja yhdenmukaistaa välityspalvelun tarjoajan velvollisuutta tarkistaa välityspalvelun piirissä toimivan liikennelupa, kun kaikilla on samanlainen lupa.

5 Lopuksi

Luonnos liikennekaaresta on hyvä avaus laajan ja moniulotteisen lainsäädännöllisen kokonaisuuden luomiseksi. Luonnos ei kuitenkaan ole vielä valmis pohja hyvälle ja toimivalle lainsäädännölle, vaan kehitystyötä on syytä jatkaa toimivan ja tehokkaan liikennepalvelukokonaisuuden rakentamiseksi. Luonnosta kannattaa rakentaa entistä tarkemmin kahteen eri kokonaisuuteen, tietoon liittyvä kokonaisuus ja liikenteen palveluiden tuottamiseen liittyvä kokonaisuus. Tämä todennäköisesti helpottaisi lain rakenteellista ymmärrettävyyttä, ja se toisi esiin erityisesti tietoon liittyvien kysymysten merkityksen ja arvon muun muassa MaaS-hankkeiden osalta.

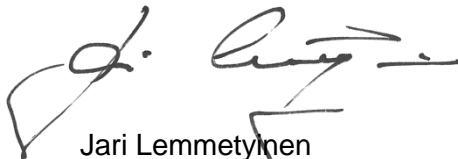
Liikennekaari on jo I-vaiheessa niin suuri ja merkittävä kokonaisuus, että sen valmistelua ja edistämistä ei mielestämme kannata ilman asianmukaisia vaikutusarvioita ja harkintaa viedä tarpeettomalla ja kohtuuttomalla kiireellä eteenpäin.

23.5.2016

Suomen Taksiliitto ry on yhdessä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n kanssa teettänyt aiheeseen liittyvän vaikutusarvion. Professori Petri Kuoppamäki, Avance Asianajotoimisto Oy ja RBB Economics ovat laatineet itsenäisen asiantuntijalausunnon tasavertaisista kilpailuedellytyksistä taksi- ja tavaraliikenteessä. Asiantuntijalausunto tullaan toimittamaan liikenne- ja viestintäministeriölle kuluvalle viikolla, kuten olemme ministeriön virkamiestapaamisessa keskiviikkona 18.5.2016 sopineet.

Olemme käytettävissänne kaikissa liikennekaareen liittyvissä kysymyksissä.

Suomen Taksiliitto



Jari Lemmetyinen
Puheenjohtaja



Timo Koskinen
Toimitusjohtaja