

Plenum

Torsdag 6.4.2017 kl. 16.00—21.39

3. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till transportbalk och till vissa lagar som har samband med den

Regeringens proposition RP 161/2016 rd
Utskottets betänkande KoUB 3/2017 rd

Första behandlingen

Talman Maria Lohela: Ärende 3 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 3/2017 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen.

Debatten om detta ärende förs fram till klockan 19, det vill säga två timmar. Vid behov fortsätter den allmänna debatten efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade. Om debatten avslutas före klockan 19 går vi vidare till nästa ärende på dagordningen, det vill säga ärende 4.

Debatt

17.01 **Ari Jalonen ps** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensimmäisenä haluan sanoa sen, että tässä tulee varmaan debatissakin puheenvuoroja, joissa osittain vastaan siten perussuomalaisena kansanedustajana, ja nyt kuitenkin lähdetään tähän puheenjohtajarooliin — eli puheenjohtajan esittelypuheenvuoro.

Perusasiat: Nyt on siis liikennekaari ja nimenomaan sen ensimmäinen vaihe hallituksen esityksestä käsittelyssä. Näitä tulee vielä kaksi muuta eli kakkos- ja kolmosvaihe. Kakkosvaiheessa tulevat mukaan muutkin liikennemuodot kuin ne, mitä tässä ykkösvaiheessa on, ja kolmosvaihe varsinkin on sitten semmoinen tarkisteluvaihe, eli katsotaan, että kokonaisuus toimii.

Valiokunta on tehnyt useita muutoksia liikennekaareen, ja tästä eteenpäin jopa sen nimi on muuttunut, eli tämä on laki liikenteen palveluista. Tämä kuvaa hyvin tämän lain sisältöä. Tämä ei ole enää sen kaltainen kuin ne lait, jotka tällä kumotaan. Enää ei puhuta, minäkäminen ajoneuvo on kyseessä oleva ajoneuvo, vaan nyt käsitellään niitä palveluita, joita ihmiset tarvitsevat.

Tämä ajattelutavan muutos vaikeuttaa tämän lain lukemista ja tulkittamista. Yhtenä esimerkkinä tahdon valiokunnan työskentelystä tuoda esille sen, että jouduimme tosissaan miettimään jossain vaiheessa määritelmää, mikä taksi on. Kun tämä ajattelumalli muuttuu niin paljon, niin ne pykälätkin on kirjoitettu semmoisella muodolla, että jos niitä lukee vanhalla ajattelumallilla, niin siitä ei löydä välttämättä sitä oikeaa lopputulosta. Joka tapauksessa tämä laki on hengeltään mahdollistava, keskittyy siis niihin palveluihin, ja oikeastan ytimessä on se, että uudet palvelumuodot, uudet liikenteen muodot pääsevät kehittymään.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

Tämän yksi kriittisimmistä osista on se, että tieto- ja maksurajapinnat aukaistaan lailla, että nämä matkaketjut pääsevät syntyään esteettömästi. Tämä on niin tärkeä asia, että valiokunta muutti muun muassa tämän kohdan voimaantuloa, eli se aukeaa jo 1.1.18. Tämä tarkoittaa nyt kaikille liikenteen osapuolille sitä, että näitä tietoteknisiä muutoksia, mitä omaan järjestelmään on tehtävä, kannattaa sitten ruveta jo tekemään.

Kuten sanoin, niin kakkosvaiheessa tulevat sitten muutkin liikennemuodot tähän mukaan. Se on äärimmäisen tärkeää, että kaikki liikennemuodot ovat tässä laissa liikenteen palveluissa sitten mukana, koska jos jostain syystä jokin liikennemuoto olisi tämän lainsäädännön ulkopuolella, niin se vaarantaisi sen liikennemuodon mukana olemisen näissä tulevaisissa matkaketjuissa ja tämä kokonaisuus ei toimisi niin kuin sitä on ajateltu.

Paljon keskustelua on herättänyt taksiosuus tässä keskustelussa ja ylipäänsä se, mikä on se ammattimaisuus, miten tätä määritellään. Tämä on myös valiokunnan suurennuslasin alla ollut, ja tätä on ponnistettu moneen kertaan monelta eri taholta ja tähän on kiinnitetty huomiota. Tämä on oikeastaan myös tämän lainsäädännön ihan ydin, koska tämä on ihan ensimmäinen pykälä ja ensimmäinen kohta, missä tammoinen määritelmä tehdään, eli ammattimaisella kuljettamisella tiellä tarkoitetaan henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan. Kun tätä käsiteltiin läpi, niin tämä on semmoinen muoto, mikä ylläpitää nykymallisen arjen elämisen ja ammattimaisen liikennöinnin. Nämä määritelmät, mitä tässä on, ovat nykyisissä laeissa mukana hyvinkin pitkälle, ja ne ajatukset, mitä siellä on, ovat käytännössä.

Jos muutamien asiantuntijoiden mukaan olisi toimittu ja otettu tämä sana "tulonhankkimistarkoituksessa" pois, niin se olisi johtanut siihen, että olisi tarvinnut tehdä tammoinen poikkeuslista, jossa olisi määritely, että anoppia saat kuljettaa, jos hän tarjoaa sinulle kahvikupin, ja saat naapuria viedä harjoituksiin, jos hän antaa sinulle pikkuisen bensarahaa ja niin edespäin. Mutta jos olisi siitä listan ulkopuolelta tapahtunut, että ei se olekaan se seuraava naapuri vaan sitä seuraava naapuri, joka menee yhdessä sinun tyttäresi kanssa samoihin luisteluharjoituksiin, ja sieltä tulee joku pieni vaivanpalkka, vaikka se kahvikuppi, niin se olisi tuon sanan poistamisella vaatinut sitten taksiluvan siltä kyseiseltä vanhemmalta, joka vie sitä lapsensa kaveria samoihin harjoituksiin. Tämä on hyvin monimuotoinen ja hyvin vaikea lukea, jos ei ole sisäistänyt sitä, että nyt nimenomaan määritellään palveluita eikä sitä ajoneuvoa.

Toisaalta myös sitten siellä on paljon herättänyt keskustelua se, saako joku mopoauto olla taksi vai ei. Tämän määritelmän mukaan siellä voi olla erinäköisiä ajoneuvoja. Siellä voi olla muun muassa henkilöauto, pakettiauto, kuorma-auto, kolmipyörä, kevyt nelipyörä tai raskas nelipyörä, ja näillä tapahtuva henkilöliikenne sitä korvausta tai maksua vastaan on sitten sitä taksiliikennettä. Jos tästä listalta olisi otettu joku ajoneuvotyyppi pois, niin se olisi käytännössä johtanut siihen, että se ei ole taksiliikennettä ja näin ollen se saa toimia henkilöliikenteessä ilman taksin velvollisuuksia, joten tämäkin pykälä on semmoinen, minkä on syytä olla juuri siinä kunnossa ja siinä mallissa, mitä se täällä on.

Mutta koska tämä on niin isomuutoksinen ja isot muutokset ovat myös näkökantamuutoksia, niin on erittäin tärkeää, että tämän seurauksia seurataan tarkkaan, mitä tässä tulee tapahtumaan. Tässä on kolme lausumaa, jotka korostavat tämän seuraamisen merkitystä. Muistetaan vielä samalla se, että tämä on siis tämän lainsäädännön ensimmäinen vaihe, joten palautteen perusteella näihin ongelmiin sitten voidaan puuttua ja korjata niitä epäkohtia. Oikeastaan tässä kohtaa, kun ministeri on paikalla, korostan sitä, että ministeriöllä on

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

myös velvollisuus seurata tämän lain muutoksia ja mahdollisia epäkohtia, jotka voidaan sitten kakkos- ja kolmosvaiheessa korjata.

Mutta näistä lausumista, täällä on yksi: "Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto arvioi tiellä tapahtuvan ammattimaisen kuljettamisen määritelmää erityisesti harmaan talouden torjunnan osalta ja tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin liikennemarkkinoiden terveen ja tasapuolisen toimintaympäristön turvaamiseksi." Tämä on nimenomaan harmaan talouden ehkäisemiseksi ja tämän ammattimaisen liikenteen tasapuolisuutta korostava lausuma.

Meillä tämän lainsäädännön näkökannan muutoksen johdosta ollaan muun muassa sitten jouduttu siihen tilanteeseen, että kun tällä hetkellä käsitellään taksia oikeastaan niin, että sen tunnistaa siitä taksikuvusta ja se osittain velvoitetaan pitämään sitä — ei ihan kaikissa muodoissaan, mutta kuitenkin se on peruslähtökohta — niin nyt tästä näkökantakerosta johtuen ollaan siinä tilanteessa, että määritellään niinpäin asia, että kenellä on oikeus käyttää taksikupua, taksin tämmöistä yleistä tunnusmerkistöä, ja muilla se on sitten kielletty. Koko näkökanta on myös tässä kohtaa muuttunut.

Täällä on monia pykälämuutoksia. Muun muassa taksin kohdalla on tämä koe tullut. Se ollaan määritelty, elikkä taksinkuljettajalla on tulevaisuudessakin koe, jota me haluamme laadun semmoisena pohjamuotona, että se täyttää sen minimivaatimuksen. Mutta edelleen sitten taksiluvan haltija on velvollinen ja vastuussa sen taksinkuljettajan osaamisesta ja taidoista, palvelukyvyistä. Tämä on nimenomaan semmoinen perustaso.

Sitten edelleen nämä taksamittarikuviot ja kuitinantovelvollisuudet: Kuitinantovelvollisuudet tulevat muista lainsäädännöistä. Kun on julkisuudessa nyt heitetty semmoista ajatusta, että se voi olla mikä tahansa lappu, niin eihän se tosiaankaan näin voi olla. Kuitilla on omat tarkat määritelmät, millä sitä käytetään. Taksamittari pitää olla silloin, kun se on aikaan tai matkaan perustuva, ja nämä hinnat tarvitsee aina olla etukäteen näkyvillä. Se on lähtökohta. Sitten jos täyttää samat määritelmät, niin voi olla myös tekniikkaneutraaleja vaihtoehtoja. Mutta ydin on se, että verottaja saa tiedot ja jälki jää maksutapahtumista, elikkä harmaata taloutta ei silloin synny.

Mutta koska tässä on asioita, mitkä muuttuvat niin paljon, niin tämä seuranta on erittäin tärkeää. Tässä kohtaa me olemme myös lisänneet valvontaoikeuksia poliisille, Tullille ja Rajavartiostolle. Harmaata taloutta koskien on tehty myös sitten yksi lausuma, joka kuuluu: "Eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että luvanvaraista liikennettä koskevan sääntelyn noudattamisen viranomaisvalvonta säilyy tehokkaana ja lupasääntelyn keventämisen myötä ei synny harmaaseen talouteen tai markkinahäiriöihin liittyviä ilmiöitä." Me olemme tähän kiinnittäneet huomiota.

Koska aika loppuu, niin menen vielä tähän kolmanteen lausumaan, joka koskee yleisesti koko tätä lainsäädäntöä. Kun tämä on niin iso ja kolmessa vaiheessa, niin kolmas lausuma kuuluu: "Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tiiviisti nyt säädettävän lakikonaisuuden vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa viipymättä toimiin sääntelyn muuttamiseksi. Valtioneuvoston tulee antaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle kirjallinen selvitys lain vaikutuksista ja mahdollisista muutostarpeista viimeistään vuoden 2018 loppuun mennessä. Pidemmän aikavälin seuranta ja vaikutuksia koskeva selvitys tulee antaa valiokunnalle viimeistään vuoden 2022 loppuun mennessä." [Puhemies: Nyt se aika on!] — Joo.

Viimeiseksi mainitsen [Puhemies: Kohta se loppuu!] sen, että tässä on myös sitten kaksi vastalauseita. Käsittely on ollut erittäin perusteellista, asiantuntijoita on kuunneltu, ja kiitän koko valiokuntaa hyvästä yhteistyöstä. [Vastauspuheenvuoropyyntöjä]

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

Puhemies Maria Lohela: Vastauspuheenvuoropyyntöjä tuli nyt sen verran, että pyydän, että varaatte puheenvuorot V-painikkeella, niin kaikki tulevat huomioiduksi.

17.17 **Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikennevaliokunta tosiaan teki paljon työtä laeissa liikenteen palveluista, ja mietinnössä on hyvin havaittu myös ne riskit, mitä muutokset aiheuttavat. Harmaata taloutta torjuttiin jo etukäteen, kun niin sanottuun kymppitonin rajaan asti verovapaana tienaavat eivät ole mukana tässä. Tässä laissa on paljon uutta, tulevaisuuden ajattelua: digitalisaatio, matkaketjut, lippujärjestelmien yhteensovittaminen. Ne ovat kaikki hyviä asioita.

Ovatko keinot oikeita taksien osalta? Se tullaan näkemään sitten, kun alalle pääsee helpommin. Ja totta kai sitä pitää seurata, niin kuin näissä lausumissa on tätä tähdennetty, mutta ei kannata myöskään dramatisoida.

Asiakas päättää, mitä tilaa — hänen ei ole pakko tilata esimerkiksi mopotaksia.

Taksien turvallisuus ja hinnoittelun oikeudellisuus ovat tärkeitä asioita. Taksin tulee ilmoittaa hinta etukäteen. Eivätkä taksitkaan halunneet loppujen lopuksi irrottautua tästä laista, vaan Taksiliiton hallitus hyväksyi tämän lakiesityksen kuitenkin, vaikka tässä on heidän kannaltaan tietysti muutamia duubioita.

Kuljettajakoe on saatu mukaan, ja se on hyvä asia.

Taksien tunnistettavuus, taksivalaisin ja taksamittari tai vastaava laite pitää olla.

17.18 **Mirja Vehkaperä kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Laki liikenteen palvelusta vie meidät liikenteen palveluissa 2000-luvulta eteenpäin. On haluttu purkaa normeja ja tasoittaa mahdollisuutta tulla tekemään uusia liikenteen palveluita. Nyt henkilö- ja tavaraliikennettä on uudistettu ja lainsäädäntöä yhtenäistetty, digitalisaatiota ja matkaketjuja on parannettu ja yhteistä lippujärjestelmää odotetaan kaikkiin erilaisiin liikennevälineisiin.

Liikenteeseen käytetään tällä hetkellä 30 miljardia euroa vuositasolla. Se on valtavan iso potti, ja jos me haluamme kilpailukykyä Suomessa nostaa, niin erityisesti henkilö- ja tavaraliikenteessä me tarvitsemme tehokkuutta, toimintavarmuutta ja kustannusten laskua niin käyttäjien kuin yrittäjien osalta.

Maaailma muuttuu ympärillämme, ja minun mielestäni myöskin liikennettä koskevien lakien on muututtava [Puhemies koputtaa] eteenpäin — tämä on yksi osoitus siitä.

17.20 **Satu Taavitsainen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minulla on tässä kopia valiokunnan puheenjohtajan Ari Jalosen haastattelusta lehdessä, jossa hän kertoo uskovansa, että nykyisen taksijärjestelmän pohjalta taksit pystyvät parhaiten kehittämään toimintaansa vastaamaan yhä paremmin asiakkaiden ja muuttuvan yhteiskunnan tarpeita, ja kuinka luotettava on suomalainen taksi ja muuta hyvää tälle meidän nykyiselle taksijärjestelmälle. Me sosiaalidemokraatit olemme sitä mieltä, että suomalainen nykyinen taksijärjestelmä on maailman paras — se on luotettava, turvallinen, se on aina ja kaikkialla saatavilla — ja me emme kerta kaikkiaan ymmärrä, mitä varten maan hallitus haluaa romuttaa tämän nykyisen järjestelmän.

17.21 **Katja Taimela sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Vuonna 2015 vähän ennen eduskuntavaaleja, edustaja Alatalo, te totesitte lehdessä: "Lehtitietojen mukaan turisti on saattanut Ruotsissa maksaa taksimatkastaan jopa 10 000 kruunua eli yli 1 000

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

euroa kymmenen kilometrin matkalta." Sitten te jatkatte: "Kun Suomeen kaavaillaan uus-liberalistista vapautusta taksialalle, pitäisi tajuta, miten esimerkiksi Ruotsissa kävi. Tätäkö meillekin halutaan?" Tämä jatkuu niin, että Alatalo kertoo, että Ruotsissa taksiasiakkaita huijataan päivittäin ja harmaa talous rehottaa: "Vapaassa kilpailussa taksipalvelut keskittyvät väkirikkaimmille alueille ja syntyy ylitarjontaa. Tällä hetkellä määräsäätelyyn perustuvat taksikiintiöt takaavat päivystyksen myös kannattamattomaan aikaan syrjäseuduilla."

Olemmeko me ihan oikeasti haluamassa nyt tätä kaikkea, mitä edustaja Alatalo vielä eduskuntavaalien alla on Ruotsista tuominnut? Tämä sama systeemi on tällä hetkellä käytössä Tallinnassa, ja meillä on lukemattomia huonoja esimerkkejä siitä, miten ihmisiä ollaan näissä tilanteissa huijattu: harmaa talous rehottaa, ja vilpilliset taksiyrittäjät saavat lisää areenaa.

17.22 **Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todellakin, olen kiinnittänyt huomiota, mitä Ruotsissa kehitys on ollut. Siellähän hallitus puuttui siihen, että hinnoittelu ei saa olla liian kovaa. Ja totta kai myös Tallinnassa on kahdenlaisia takseja. Minä näen tulevaisuuden niin, että se on brändi, kun on luotettava taksi, jossa on myös taksitunnus, oma väri. Esimerkiksi itse käytän Ruotsissa TaxiKuririn tai Taxi Stockholmin taksia, en käytä juuri niitä, jotka hinnoittelevat yli tämän homman.

Tässä lakiesityksen mietinnössähän ollaan tehty paljon parannuksia, [Suna Kymäläisen välihuuto] on vaadittu, että hinta pitää ilmoittaa etukäteen, tässä on paljon parannettu sitä. Ja minä uskon siihen, että nämä lausumat myös markkinahäiriöiden ja harmaan talouden osalta ovat tärkeitä.

Voidaan myös korjata se, jos ilmenee tällaista vääryyttä, että ihmisiä kohdellaan huonosti. Joka tapauksessa me elämme nyt sellaista aikaa, että muutosta on tehtävä myös maaseudun osalta. Siellä ei kerta kaikkiaan enää kohta ole takseja. Meidän täytyy yhdistää kyytejä, ja Kelakin haluaa säästöjä. Eli tässä on pakko myös näitä uusia keinoja käyttää.

17.23 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun liikennekaaresta käytiin lähetekeskustelua lokakuussa, silloin te, edustaja Alatalo, totesitte: "Mutta erityisen tärkeää on tietysti myös se, että asemapaikka, ainakin pääasiallisesti, säilyy, [Mikko Alatalo: Niinhän se säilyykin!] että siellä on myös päivystysvelvollisuutta." Olisinkin tässä kysynyt, että näinköhän on. Mutta nyt, kun asemapaikkaa ei kaikkien osalta sitten ole, [Mikko Alatalo: Näinhän se on!] maaseutua uhkaa se, ettei sieltä takseja esimerkiksi yöaikaan niin helposti saa. Tähän liittyy harmaa talous, jonka myöskin Ari Jalonen tässä kovasti on esille ottanut. Jos asiakkaalla ei ole tietoa tai varmuutta siitä hinnasta, pyydetään helpommin apuun vaikka naapurin Timppaa, tyyliin vaihdetaan kyyti porkkanoihin. Kyllä tässä on suuri riski, että harmaa talous kasvaa.

Mitä tähän hintaan tulee, niin täällä muun muassa Ari Jalonen lupasi lähetekeskustelussa, että myös hintasäätelyyn tulee muutoksia — ei tullut.

17.24 **Ari Jalonen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä on nyt niin monta syytöstä ollut jo, että... [Suna Kymäläinen: Syytöstä?] — Joo, ja oikeastaan väärää viestiä. Siis jos edustaja Kymäläinen ei ole huomannut, niin nimenomaan valiokunnassa on säädely siitä, että hinta on oltava tiedossa etukäteen ja samoin pääsääntönä on, että asemapaikka on oltava, elikkä nyt kehotan tarkkaavaisuuteen.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

Nyt perussuomalaisena vastaan: Kiitos edustaja Taavitsaiselle, että nostitte minun haastatteluni esille. Olen edelleen sitä mieltä, ja jos perussuomalaiset tai minä olisin saanut tämän lain muodostaa, niin se ei olisi kaikilta osin tämmöinen. [Antti Lindtman: Siinä se tuli!] Mutta kun täällä onneksi demokratia vallitsee, niin silloin joudutaan tekemään kompromisseja, ja tämä on kompromissina niin hyvä kuin pystyy.

17.25 Antti Lindtman sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Siinä se tuli. Todistimme juuri, että edustaja Jalonen täällä totesi, että tässä asiassa perussuomalaiset ovat kääntäneet takkinsa täydellisesti. [Ari Jalonen: Ei!] Hän tunnusti, että tämä lakiesitys olisi erilainen. Ja on kuvaavaa, että huomenna, 2 päivää ennen kuntavaaleja, tästä asiasta äänestetään.

Ja kun näitä sitaatteja tässä käydään, niin on jäänyt käymättä kyllä tämä Soinin osuus läpi. Vielä silloin kun hallitus neuvotteli, Soini totesi Ilta-Sanomissa: "En lupaa mitään muuta kuin pitää puolueen linjasta kiinni." Ja täällä hän perustelee, miten takseja ei vapauteta. Minä uskon, että on totta se, mitä Alatalo sanoi Taksiliiton osalta, mutta uskon, että aika moni taksimies, joka täällä mielenosoituksessa kävi, saattaa olla vähän eri mieltä siitä, onko edustaja Jalonen, mukaan lukien edustaja Soini ja koko perussuomalainen puolue, tästäkään vaalilupauksesta pitänyt kiinni. Ei ole.

17.26 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Perussuomalaiset eivät ole kääntäneet takkiaaan. Suomen taksin etuja on ajettu, ja perussuomalaisten ja Taksiliiton näkemykset ovat sattumoisin olleet koko ajan toisiaan vastaavia, joten taksin etuja on ajettu.

Minä haluan nyt korostaa sitä, että Taksiliitto näki äärimmäisen tärkeänä, kuten perussuomalaisetkin, että taksi on mukana tässä lainsäädännössä, koska jos se ei ole siinä mukana, se vaarantaa sen, että taksi pystyisi olemaan mukana tulevissa liikennepalveluissa, liikenneketjuissa ja että taksi olisi välttämättä tulevaisuuden Kela-palveluiden piirissä. Joten jos tämä teidän vastalauseenne menisi läpi jostain syystä, se vaarantaisi taksin taloudellisen aseman, koska liikennekaari on mahdollistava ja muut ajaisivat silloin ajot.

Puhemies Maria Lohela: Ministeri Bernerille 5 minuuttia, ja sitten jatketaan tätä debattia.

17.28 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa rouva puhemies! Ensinnäkin haluan kiittää valiokuntaa siitä työstä, jonka se on tehnyt liikenteen palveluiden lain äärellä. Kysymyksessä on aivan valtavan kokoinen uudistus.

Me olemme täällä salissa keskustelleet sote-palveluiden uudistamisesta moneen kertaan. Siinä meillä on ollut kuitenkin yksimielinen näkemys hallitus—oppositio-rajan yli, että on välttämätöntä yhdistää saumattomia palveluketjuja kansalaisille ja sitä kautta myöskin mahdollistaa sitä, että ihminen pääsee mahdollisimman yksinkertaisesti ja hyvillä palveluilla paikasta A paikkaan B. Samalla me pyrimme turvaamaan sitä, että palveluiden laatu säilyy ja että yhdenvertaisuus on kustannustehokasta. Tässä meillä on varmasti yhtenäiset keinot ja päämäärät.

On myöskin äärimmäisen tärkeää, niin kuin valiokunnan puheenjohtaja tässä totesi, että kun me teemme saumattoman palveluketjun, se sisältää kaikki liikennemuodot ja että silloin myöskään yksittäiset liikennemuodot eivät jää sen ulkopuolelle — varsinkin silloin, kun jokin palvelu saa merkittävästi yhteiskunnalta rahoitusta, kuten esimerkiksi taksii-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

kenne saa. Tästä näkökulmasta meidän tavoitteemme on kuitenkin se, että me ennen kaikkea mahdollistamme yhdistelmäkuljetuksia, uudenlaisia palveluinnovaatioita ja että myöskin tässä kehitys menee ihan jatkuvasti kaiken aikaa eteenpäin.

On myöskin kysymys siitä, että tätä asiaa on nostettu esille jo aikaisemmin. Esimerkiksi vuonna 2009 julkaistussa lähilogistiikkayrittäjyysprojektin selvitysraportissa on todettu, että etenkin maaseudun palveluita tulee turvata kohtuuhintaisina. Siinä raportissa päädyttiin kannattamaan yhdistelmäkuljetuksia yrittäjöpohjalta, ja lainsäädännön puolella raportissa nostettiin esiin normi- ja rakenne-esteiden poistaminen, toimintatapojen uudistaminen ja hyvien käytäntöjen levittäminen. Työryhmä totesi, että niitä lainsäädäntöjä, joita tulisi tarkastella, ovat taksiliikennelaki, tavaraliikennelaki, joukkoliikennelaki ja erilaiset ajoneuvosäädökset sekä tieliikennelaki. Lisäksi tulisi ottaa huomioon liikenneturvallisuuskysymykset sekä kuljetuksissa että pysähtymispaikoissa. Tätä tässä kokonaisuudessa nyt merkittävässä määrin tehdään. Samalla pyritään myöskin huolehtimaan, että esimerkiksi maaseudulle voidaan mahdollistaa parempaa ja monipuolisempaa palvelutarjontaa yhdistämällä eri tahojen, kuten elintarvikekaupan, nettikaupan, kunnan, eri viranomaisten ja postin, kuljetuksia aiempaa tehokkaammin. Samalla voidaan merkittävästi laskea lähikuljetusten kustannuksia ja turvata se, että kuljetukset säilyvät kohtuuhintaisina.

Toinen keskeinen kokonaisuus, paitsi että voidaan tuottaa yhdistelmäkuljetuksia, on se, että tällä lailla ehdotetaan avattavaksi liikkumispalveluita koskevat olennaiset tiedot. Tiedolla on aivan ratkaiseva rooli liikenteessä. On olennaista, että tiedot ja tietojärjestelmät ja myös lippu- ja maksujärjestelmät ovat yhteen toimivia, ja se turvataan tässä kokonaisuudessa.

Kolmanneksi haluan tuoda esille myöskin sen, että tämän lain ehdoton vaatimus on ollut harmaan talouden estäminen. On erittäin tärkeää, että harmaata taloutta valvotaan ja torjutaan, ja digitalisaatio on tähän erinomainen työkalu. Harmaata taloutta torjutaan entistä tehokkaammin sähköisillä palveluilla ja maksuvälineillä. Jatkossa takseissa vaaditaan edelleen taksamittari tai vastaava teknologianeutraali laite, kun hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen. Laki edellyttää uutena vaatimuksena, että välityspalvelun tarjoajalla on velvollisuus seurata ja ilmoittaa maksamansa korvaukset.

Taksisäätelyn kehittäminen on noussut tässä keskustelussa keskiöön, mutta on myös aivan keskeistä muistaa, että tässä nimenomaan pyritään turvaamaan se, että meillä palvelut säilyvät. Me pyrimme huolehtimaan siitä, että palveluiden tuottaminen olisi koko ajan entistä kilpailukykyisempää itsepalvelun kanssa ja että me aidosti pystymme huolehtimaan siitä, että meillä säilyy mahdollisuus vähentää päästöjä, mahdollistaa paremmin tiedon hyödyntämistä, olla teknologianeutraaleja, mahdollistaa innovaatioiden kehittämistä, tukea yrittäjyyttä, luoda työllisyyttä ja sitä kautta turvata joukkoliikenne koko maassa kaikille liikennemuodoille yhteensopivalla tavalla. Se on tämän lain henki ja tavoite. Ja se, että siihen tarvitaan kaikki mukaan, on toivottavasti hyvä asia, eikä niin, että suljemme osan pois. — Kiitos.

Puhemies Maria Lohela: Jatketaan debattia.

17.33 **Antero Vartia vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kymmenen vuotta sitten liikennekaarta ei olisi voinut esittää. Silloin ei ollut niitä työkaluja, [Markku Pakkanen: Me ollaan esitetty 20 vuotta!] — mutta vastaavalla tavalla — kun nyt meillä on mahdollisuus tietää, missä autot liikkuvat ja missä ihmiset liikkuvat, ja me voimme tehdä

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

tästä aivan toisella tavalla älykästä ja ennen kaikkea resurssitehokasta ja painaa kustannuksia alas. Niin kuin ministeri juuri sanoi, palvelut kilpailevat sen yksityisautoilun kanssa, ja me liikumme huomattavasti helpommin ja edullisemmin tulevaisuudessa. Kuten täällä on mainittu aikaisemmin, kyse on ajattelutavan muutoksesta.

Kuvaavaa on ehkä se, että kun taksikusilta kysyttiin tolppalla, mitä mieltä hän on liikennekaaresta, hän vastasi, että kamalaa, eihän tässä ole mitään järkeä, kaikkihan sen näkee että tässä taksit seisoo tolppalla eikä näille ole kysyntää, mutta samassa kuvassa taustalla näkyi, kuinka paljon liikennettä on kuitenkin liikkeellä. Ihmiset liikkuvat. Kun me saamme tähän lisää dynamiikkaa, aitoa kilpailua ja sen, että myös taksien hinnat voivat vaihdella sen mukaan kuinka paljon kysyntää on, me emme enää liiku omilla autoilla vaan me käytämme näitä palveluja enemmän, ja se parantaa kaikkien asemaa.

17.34 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olemme tässä valiokunnan puheenjohtaja Jalosen suulla ja ministerin suulla saaneet kuulla syyt, miksi tätä lakiesitystä on tehty, ja tämä on tarpeen. Maailma muuttuu ja menee eteenpäin. Meidän lainsäädäntömme on junnannut paikallaan, ja muutokset ovat tarpeen.

Edustaja Taavitsainen totesi tuossa keskustelussa asian, että Suomessa on maailman paras taksijärjestelmä. [Ari Jalonen: Minun sanomana!] Voi varmaan näin olla, mutta ei sillä kyllä kukaan elä. En ole tavannut yhtään taksiryttäjää tämän käsittelyn aikana, en ole tavannut yhtään taksikuskaa, joka olisi sanonut, että töitä on riittävästi, tämä on hyvä bisnes ja tällä elän. Kaikki puhuvat, ettei töitä ole tarpeeksi. Pitäisikö meidän jäädä jumiin sitten tähän? Eikö ole parempi nyt muuttaa järjestelmää, jotta töitä riittää yrittäjille ja kuskeille?

Edelleen edustaja Kymäläinen puhui asemapaikkavelvoitteen poistamisesta, että kyydit sen myötä kyliltä katoaisivat. Nythän käy niin, että PSA-asetuksen turvin kunta voi vastuuttaa taksiryttäjän maksusta sinne päivystämään, ja kunta maksaa siitä eikä sitä rahaa oteta taksiryttäjän selkänahasta niin kuin tänä päivänä tehdään.

17.35 Katja Hänninen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Kopra, miten se työmäärä nyt nykyisillä taksiryttäjillä lisääntyisi ja toimeentulo parantuisi, jos nyt sitten tästä määrä sääntelystä luovutaan? Nythän se tarkoittaa sitä, että taksien määrä voi triplaantua, ja siinä vaiheessa nämä olemassa olevat yrittäjät ovat todella ahdingossa. Kysyn vain teiltä, arvoisa edustaja: miten tätä perustelette?

Olen itse keskustellut useiden taksiryttäjien kanssa, joista yksikään ei ole tätä esitystä kannattanut, siis ei yksikään. He eivät pelkää kilpailua mutta ovat oikeutetusti huolissaan epärealistisesta kilpailusta ja mahdollisista pimeistä markkinoista. Olemme vasemmistoliitossa todella huolissamme siitä, mitä nyt käsittelyssä oleva lakiehdotus tarkoittaa taksijärjestelmämme tulevaisuudelle, sen saatavuudelle erityisesti syrjäseuduilla, hinnoittelun ennustettavuudelle ja taksiryttäjien toimeentulolle. Miten te ministeri vastaatte niille tätä keskustelua seuraaville lukuisille huolestuneille taksiryttäjille, jotka pelkäävät oman elinkeinonsa jatkoon puolesta? Mitkä ovat ne konkreettiset keinot, joilla estämme epärealistisen kilpailun ja harmaan talouden syntymisen, kun [Puhemies koputtaa] taksamittaria ei enää välttämättä tarvita ja asemapaikka-, määrä- ja hintasääntelystä luovutaan?

17.36 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On yleinen taloustieteellinen tosiasia, että kun kilpailu vapautuu, se vaikuttaa hintoihin, se vaikuttaa laatuun, se vaikuttaa saatavuuteen. On perusteltua olettaa, että yritystoiminnan dynamiikka

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

taksi- ja liikennepalvelualalla muuttuu, kun se vapautuu ja kyydit mahdollisesti jopa halpenevat. Tämä sama ilmiö on nähty rautatieliikenteessä, tämä sama ilmiö on nähty linja-autoliikenteessä. Ennustan, että se tullaan näkemään myös taksi- ja muussa liikenteessä, ja ennustan, että hyvin hommansa hoitavat yrittäjät tulevat pärjäämään hyvin. Töitä tulee olemaan enemmän, ihmisten liikkumistarve lisääntyy koko ajan ja samoin tavaroiden. Tämä esityshän koskee myös tavaraliikennettä.

17.37 **Harry Wallin sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Niin, te, puheenjohtaja Jalonen, olette tässä Taksiliiton lehdessä 2015 todennut, että maailman parasta taksijärjestelmää ei pidä murtaa. Nyt te kerotte perussuomalaisena kansanedustajana, että tämä hallituksen esitys ei tyydytä teitä, mutta keskustapuolue on painostanut teidät tämän hyväksymään. Sitten te sanotte, että Taksiliitto on tämän takana. Tänä päivänä me saimme pääkaupunkiseudun taksiyhdistysten avoimen kirjeen kansanedustajille, suuren veto-omuksen siitä, että tätä hallituksen esitystä ei hyväksyttäisi. 200 taksaria ajoi viime perjantaina mielenosoituksessa tässä Eduskuntatalon ympärillä ja osoitti mieltään tätä ehdotusta vastaan. Kaksi päivää kunnallisvaaleihin — te sanoitte, että keskusta on teitä painostanut.

17.38 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Keskustapuolue ei ole painostanut yhtään eduskuntaryhmää tässä liikennekaariasiassa. Tämä on koko hallituksen yhteinen esitys, ja ministeri on vienyt tätä omalta osaltaan määrätietoisesti eteenpäin. Voin sanoa, että kun liikenne- ja viestintävaliokunnassa tätä asiaa on käsitelty, niin siellä on erittäin paljon tästä asiasta keskusteltu ja on lähes yksimieliseksi saatu. Se, missä on oltu eri mieltä, on, että SDP on halunnut erottaa taksit, taksiasian kokonaan pois tästä liikennekaariasiasta. Omasta mielestäni on hyvä, että kaikki liikennemuodot ovat mukana tässä liikennekaariassa tai oikeastaan laissa liikenteen palveluista. Miten te, SDP, haluaisitte sitten kehittää taksialaa, taksiliikennettä, kun te haluatte nyt sen kokonaan pois tästä liikennekaaresta tai laista liikenteen palveluista? Omasta mielestäni on hyvä, että kaikki liikennemuodot ovat näissä palveluissa mukana. Tässä asiassa, nimenomaan tässä laissa on asiakas keskiössä, kun tähän asti kehittäminen on ollut hyvin paljon järjestelmäkeskeistä. Nyt mennään eteenpäin asioissa.

17.39 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olisi hyvä, että täällä hallituspuolueen jäsenet myös lukisivat tämän meidän jättämämme vastalauseen, kun täällä tulee väitteitä siitä, että haluaisimme jättää kokonaan tämän taksin pois tai emme haluaisi kehittää. Täällä lukee, että esitetty täydellinen vapautus markkinoiden varaan ilman vakuuttavia ohjauskeinoja ei ole paras tapa uudistaa taksipalvelujen tarjoamista. Me emme näe, että vastustaisimme taksiliikenteen kehittämistä, mutta emme voi tässä muodossa, mitä hallitus nyt esittää liikennekaariassa, missään tapauksessa tätä hyväksyä. Poikkeuksellisen laajaa on ollut valiokunnan keskustelu ja myöskin ne kirjaukset sinne perusteluteksteihin. Ja juuri sen takia olemme jättäneet vastalauseen, koska te olette kirjoittaneet perusteluteksteihin tuotuja huolia ja toiveita valvonnasta, markkinavaikutuksista ja harmaan talouden torjunnasta. Juuri tämän vuoksi emme halua tällaista lainsäädäntöä, koska ne vaikuttavuudet ja valvonnat tehdään pykälissä, ei perusteluteksteissä.

17.41 **Jani Mäkelä ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä puhe tästä täydestä vapauttamisesta sosiaalidemokraattien suunnalta on kyllä tätä niin sanottua luovaa

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

totuuden käyttämistä. Niin kuin täällä jo aikaisemmin ollaan todettu, se ei kyllä vapaudu ollenkaan täydellisesti elikkä siinä jää tämä luvanvaraisuus ja lupien määräaikaisuus ja monet muut asiat, joita siihen alkuperäiseen esitykseen verrattuna ollaan saatu aikaan.

Mutta olen samaa mieltä edustaja Torniaisen kanssa siitä, että tämä SDP:n vastalause on varsin kunnianhimoa vailla. Mielestäni se on vähän sellaista ei-politiikkaa. Että kun taksi-ala erotettaisiin kokonaan tästä lakiesityksestä, niin mitä sitten teidän mielestänne pitäisi tehdä takseille? Mitä pitäisi tehdä sille, että maassa on satoja taksilupia, joita kukaan ei hae, että käytännössä liikenteessä on kuljettajia, joilla ei ole aitoa, riittävää paikallistuntemusta ja joiden suhteen on epäily, että ei makseta myöskään asianmukaista palkkaa. Mitä pitäisi tehdä taksijärjestelmälle, jollei sitä mitenkään uudistettaisi? Onko se hyvä nyt tällaisena kuin äsken mainitsin?

17.41 Mika Kari sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Itsellä on ollut ilo keskustella Lahden seudun taksiryttäjien kanssa, ja ei sieltä kehuja tälle esitykselle ole tullut. Päinvastoin, niin kuin tässä keskustelussa on esiin tullut, on tullut enemmänkin palautetta siitä, että taksiryttäjät ovat huolissaan siitä, pysyvätkö hallituspuolue perussuomalaisten nappi kiinni liiveissä, mutta niin kuin tässä edustaja Jaloselta kuultiin, niin ei ole pysynyt, takki on pyörinyt päällä.

Edustaja Vartia tässä kehui tätä esitystä. Tässä esityksessä on kiistatta ihan hyviäkin asioita, niin kuin on tähän digitalisaatioon viitattu, mutta nyt on katsottava Suomea kokonaisuutena. Me ymmärrämme edustaja Vartiaa, joka täällä pääkaupunkiseudulla pyörii, tässä helsinkiläisessä — kauniisti sanottuna — hipsterikuplassa. Täällä tekniikka varmasti toimii ja palvelee asiakasta, mutta miten koko Suomessa?

Ja yksi asia, johon ministeri viittasi: Tuetaan yrittäjyyttä, kyllä, mutta tuetaan suomalaisia rehellisiä yrittäjiä eikä vapauteta kilpailulle, sellaiselle kilpailulle, jossa epärehelliset pärjäävät mutta suomalainen rehellinen yrittäjä ei.

17.43 Antero Vartia vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jos me ajattelemme harvaan asuttua aluetta, niin parhaat mahdollisuudet ihmisillä on saada kyyti, kun tarjontaa on riittävästi. Se tarkoittaa sitä, että mitä useammalla ihmisellä on oikeus ajaa taksia, niin sitä enemmän siellä on myös niitä, jotka voi sitten ottaa kyytiin. Ja nyt kun meillä on nämä sovellukset olemassa, siellä se henkilö, joka tarvitsee sen kyydin, voi painaa nappia ja sanoa, että minä tarvitsen kyydin, ja kertoo todennäköisesti vielä etukäteen, minne menee. [Suna Kymäläisen välihuuto] — Mutta silloin, kun siellä on enemmän niitä, jotka voivat tarjota sen kyydin, todennäköisesti hinta laskee, saatavuus paranee.

Se päivystysvelvoite ei takaa sitä, että siellä on aina auto saatavilla, jos ne autot ovat jos sillä hetkellä ajossa, ja jos se päivystysvelvoite kuitenkin halutaan säilyttää, niin se mahdollisuushan säilyy kunnilla, että ne maksavat siitä palvelusta. Tämä parantaa saatavuutta, ei heikennä sitä, ja erityisesti kun se laskee liikkumisen hintaa, niin se jos mikä tuo nämä palvelut ihmisten saataville.

17.44 Hanna Sarkkinen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä esityksessä on paljon hyvää, ja liikennesääntely kaipaa uudistamista, kun maailma muuttuu. Olen kuitenkin erittäin huolissani taksien enimmäishintasääntelyn poistamisesta. Sääntelyn poistaminen jättää erityisesti syrjäseutujen asukkaat vaikeaan asemaan, kun taksi voi laskuttaa yksittäisestä kyydistä melkein mitä vain eikä kansalainen voi tarjonnan puutteen

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

vuoksi aina äänestää jaloillaan. Olen erityisesti huolissani vanhusten asemasta, sillä Trafín yleisen hintatason seuranta ei riitä estämään ryöstöhinnoittelua yksittäistapauksissa. Vanhukset eivät osaa käyttää näitä sovelluksia, eivätkä he aina ymmärrä edes rahan arvoa.

Mutta, arvoisa puhemies, nykyisin taksi ei voi kieltäytyä ottamasta asiakasta kyytiin muutoin kuin työturvallisuussyistä. Uusissa pykälissä tätä säännöstä ei ole. Kuljettajat voivat siis jatkossa kieltäytyä ottamasta asiakasta, jos vaikka hänen naamansa ei miellytä. Voiko tämä todella olla näin?

17.45 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On todellakin suuri ihme, että oppositio näkee kaikissa asioissa suuria mörköjä, kun lähdetään uudistamaan maailmaa. Mitä edustaja Sarkkinen mainitsi maaseudun takseista, niin kyllä minä suuresti ihmettelen sitä. Se ammattikunta, mikä siellä tekee töitä, taksiyrittäjät, he ovat tänäkin päivänä äärimmäisen hyviä, loistavia ihmisiä, jotka ovat palveluhaluista, ammattitaitoisia, [Välihuutoja vasemmalta] ja tämä uusi liikennekaarimahdollisuus monipuolistaa heidän palvelumahdollisuutensa monin verroin. Se antaa siihen mahdollisuuden, että voi tehdä monta muuta palvelua sen taksipalvelun yhteydessä ja kunta voi joustavasti käyttää palvelua toisinpäin, ja siihen on aitoa tarvetta.

Ei meillä Ilomantsin olosuhteissa esimerkiksi tänä päivänä, arvoisa puhemies, ole enää linja-autoliikennettä. Se on nyt äärimmäisen vähäistä. Kun koulukyydit ovat menneet, linja-autoja ei näe. Taksi on ainoa vaihtoehto. Älkää hyvät ihmiset vastustako, [Välihuutoja] älkää hyvät ihmiset vastustako kehitystä. Metsäpuolella olen kokenut sen saman kehityksen. Aikanaan tehtiin lyijykynällä ja paperilla kaikki hommat. Nyt ne tehdään tietokoneella, ja kaikki pelaa. Ei ole mikään muuttunut maailmassa pahaksi. Älkää unohtako, että maailma on kehittynyt.

17.46 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Nyt täytyy kyllä vieruskaverilta, edustaja Hoskoselta, kysyä sitä, että kun asemapaikkavelvoite poistuu, niin millä siellä Ilomantsissa ne taksit pysyvät, koska onhan paljon kannattavampaa lähteä hakemaan niitä kyytejä Joensuusta ja jättää se Ilomantsi tyhjäksi. Elikkä kyllä tässä sinällänsä, vaikka tässä esityksessä on paljon hyviä elementtejä — on matkojen yhdistelyjä, lisääntynyttä kilpailua ja mahdollisesti alentuneita hintoja — monet näistä toiveista liittyvät nimenomaan Ruuhka-Suomeen, suuriin kaupunkeihin. Mutta sitten kun mennään sinne Ilomantsiin ja mennään sille Itä-Suomen seudulle, jonka me molemmat edustaja Hoskosen kanssa hyvin tunnemme, niin kyllä on vaikea nähdä, että sillä seudulla arki-iltaisinkin olisi yhtään ketään päivystämässä missään, koska ei ole asemapaikkavelvoitetta eikä niillä kunnilla ole rahaa maksaa siitä, että siellä joku sitten vielä taksitolpalla olisi. Elikkä kyllä lähdetään hakemaan ne asiakkaat sieltä, missä ne ovat — ne menevät Kuopioon, ne menevät Joensuuhun. Määräsääntelyn ja enimmäishintasääntelyn yhtäaikainen poistaminen [Puhemies koputtaa] varmasti heikentää maaseudun taksipalveluja.

17.47 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia edustaja Essayahille hyvästä kysymyksestä ja lämpimästä myötätunnosta ilomantsilaisia ihmisiä kohtaan. Kuten tässä olemme kuulleet jo aikaisemmin, niin pääasiallinen määräraikka-asema taksimiehillä ja taksiyrittäjillä säilyy edelleen, elikkä kyllä siellä takseja on ihan varmasti saatavilla. Nyt tämä järjestelmä joustavoituu — jos aikaisemmin oli sellaisia ongelmia, ja minä tiedän sen, että reuna-alueilla takseilla on ollut vaikeuksia — ja kuitenkin

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

tähänkin päivään mennessä taksit ovat palvelleet kiitettävän hyvin, ja nyt joustavoitetaan ja annetaan mahdollisuuksia palvella paremmin erilaisissa tehtävissä, ei olla enää siinä samassa kaavassa. Maailma on muuttunut aivan valtavasti viimeisen 20 vuoden aikana, ja toivoisin, että te, arvoisat opposition edustajat, panisitte myös tämän merkille. Emme me voi enää elää metsäpuolellakaan siinä lintukodossa, mikä 20 vuotta sitten oli. Digitalisaatio on tullut sillekin puolelle rytinällä läpi, ja sille me emme vain mahda mitään. Onko se parempi, että hyväksymme tämän muutoksen, vai se, että rupeamme tappelemaan sitä vastaan ja vetäydymme johonkin maailmaan, jota ei enää ole?

17.48 **Susanna Koski kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensinnäkin olen ilahtunut siitä, että Suomessa tehdään maailman edistyksellisintä liikennelainsäädäntöä. Tosin tämä kuilu edistyksen ja taantumuksen välillä tässäkin salissa on miltei käsin kosketeltavissa — kun puhutaan siitä, että tässä salissa ollaan usein myös huolissaan työn määrästä ja työn määrän vähydestä ja siitä, miten Suomeen saataisiin lisää työtä. Tämä lainsäädäntö ulottaa vaikutuksensa myös siihen kysymykseen, että kun muutamme sitä ajattelutapaa, johon itse asiassa edustaja Vartiakin tässä viittasi, niin silloin tulee myös uusia mahdollisuuksia, joita voimme käyttää. Nämä yrittäjät voivat luvata, vaatimukset täyttäessään kuljettaa sekä ihmisiä, tavaroita että erilaisia palveluita niin niillä harvaan asutuilla syrjäseuduilla kuin sitten täällä tiiviimmin asutuissa kaupunkikeskuksissa, tämä tuo varmasti toteutuessaan paljon enemmän hyvää kuin kukaan osaa kuvitellakaan. Minusta on hienoa ja äärimmäisen tärkeää, että tämä lakipaketti [Puhemies koputtaa] ja uudistus viedään eteenpäin pikimmiten. [Suna Kymäläinen: Hallelujaa!]

17.49 **Krista Mikkonen vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä liikennekaarilakihankkeessa on paljon hyvää, ja näihin tavoitteisiin, mihin tällä pyritään, on helppo yhtyä, mutta kyllä minun oma huoleni kohdistuu siihen, miten käy syrjäseutujen taksi-liikenteen. [Eduskunnasta: Näin on!] Ajatus siitä, että avataan markkinoita, on hyvä, mutta jos ollaan alueella, jossa markkinoita ei ole, niin se ei oikein toimi. Itse olisin nähnyt kyllä hyvänä sen, että tässä kohtaa olisi maakunnille annettu mahdollisuus valita, avataanko näitä markkinoita vai ei. [Eduskunnasta: Yksi maa!] — Joo, yksi maa, mutta hyvin erilaiset olosuhteet eri puolilla maata. — Tässä on puhuttu siitä, että kunta voi rahalla sitten ostaa, mutta me tiedämme, että nämä syrjäseudun kunnat ovat yleensä taloudellisesti kaikkein heikoimmassa asemassa. Tässä on kerrottu, että kun linja-autoliikenne vapautettiin, niin hinnat alentuivat. Kyllä, siinä kaupunkien välisessä liikenteessä kyllä, mutta eivät ne Onnibussit edelleenkaan kulje siellä syrjäseuduilla.

17.51 **Eeva-Maria Maijala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitoksia siitä, että maaseudun palveluista ollaan yhä huolissaan, mutta minä maaseudun asukkaana, oikein syrjäisimmän maaseudun asukkaana, sanon, että kiitos tästä esityksestä, kiitos siitä tulevasta postilakikokonaisuudesta ja muistakin, tästä liikennekaarikokonaisuudesta. Nämä laajentavat mahdollisuuksia maaseudun monielinkeinoyrittäjyydelle. [Eduskunnasta: Hyvä!] Nämä todella monipuolistavat meidän mahdollisuuksiamme. Minun työurani on se, että minä olen ollut maaseudun kehittäjä, olen kehittänyt maaseudun monipuolista yritystoimintaa. Maaseudulla perinteisesti on elanto saatu monesta eri palasesta, ja nyt on järkevää, että jatkossakin voidaan kuljettaa palveluita, tuotteita, ihmisiä, kaikkia näitä. Sitten kun sanotaan, että voi voi, kun maaseudulta on joukkoliikenne poistunut, niin tietenkin se

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

on poistunut, koska joukkojen kuljettamiseen tarvitaan joukkoja. Ja sen takia meillä on tämä liikennekaarikonaisuus, ja nyt laki liikenteen palveluista on sillä tavalla, että me voimme uudella tavalla [Suna Kymäläisen välihuuto] kuljettaa ihmisiä ja yhdistellä ne muihin palveluihin.

17.52 **Katja Taimela sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jos ette oppositiota usko, niin uskokaa alan toimijoita. Elikkä me olemme saaneet postia ja yhteydenottoja, että taksiyrittäjät ja -kuljettajat ovat tavanneet tätä liikennevaliokunnan mietintöä ja ovat edelleen sitä mieltä, että kun alalle tuloa ei käytännössä mitenkään säännellä ja hinnoittelu vapautetaan eikä takseissa enää vaadita taksamittareita, on lopputuloksena harmaan talouden kasvu ja huijatuksi tulleita asiakkaita, ja että on myös selvää, että taksien saatavuus tulee kaupunkien ulkopuolella romahtamaan, kun päivystysvaatimuksista ja autojen sijainnin varmistavasta asemapaikasta ollaan tosiasiallisesti luopumassa. He jatkavat myös sanomalla, että nyt päätettävä uusi lainsäädäntö johtaisi Suomessakin järjestelmään, jonka ongelmat ovat tuttuja Tukholmasta ja Tallinnasta. Tätäkö me ihan oikeasti haluamme?

Sitten täällä on puhuttu siitä, että — ministeri totesi — tuetaan yrittäjyyttä. Edustaja Koskesta lähes fantastinen, ihana lakiesitys tuo työtä. [Eeva-Maria Maijala: Tuo työtä!] Lähetekeskustelussa edustaja Jalonen, joka on myös valiokunnan puheenjohtaja, duubioi: maaseutu tyhjenee takseista, [Puhemies koputtaa] palvelu heikkenee, siellä tulevat hinnat nousemaan. Sitten kun kasvukeskuksiin tulee ylitarjontaa autoista, niin tulee olemaan aika paljon konkurssseja. [Puhemies: No niin, aika!] Tämä konkurssiaalto pitäisi jotenkin välttää.

17.53 **Ari Jalonen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä aikaisemmin kysyttiin, onko luettu demareitten vastalauseita. Kyllä on, ja minä olen sinänsä vähän huolissani siitä, että teillä ei nyt välttämättä ole ollut ihan ymmärrystä siitä, mihin se teidän vastalauseenne johtaisi. Kun täällä edustaja Kymäläinen toi esimerkin, että kyyti maksetaan porkkanoilla, niin nimenomaan tuo teidän vastalauseenne tekisi sen tilanteen, että näillä porkkanoilla, naapuriapuna maksettu kyyti vaatisi taksiluvan, joten tällainen tavanomainen sosiaalinen kanssakäyminen teidän vastalauseenne perusteella ei olisi mahdollista.

Toinen asia: Kun täällä on mainittu tämä Suomen paras taksi, mikä on edelleenkin hyvä, niin minun mielestäni tämä olisi siinä alkuvaiheessa pitänyt tehdä sen ympärille, koska nyt tämä on mahdollistava laki ja jos nyt tästä mahdollistavasta laista otetaan ulos [Puhemies koputtaa] tämä taksi, niin se vaarantaa sen, [Puhemies: Aika täynnä!] että taksi on mukana Kela-kyydeissä ja -matkoissa.

17.54 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä tämä keskustelu tässä salissa hallituspuolueen jäsenten osalta on perin liikuttavaa "toivotaan, toivotaan" -osastoa, kun kuitenkin itse pykälissä näitä huolia ja toiveita ei ole otettu huomioon.

Kun taksikentille syntyy tämän teidän uudistuksenne jäljiltä kaaos, toteatteko, että tämä tiedettiin ja siksi kirjattiin perusteluteksteihin tarkasti — ja kuten edustaja Jalonenkin totesi esittelypuheenvuorossaan, että sitten lakia voidaan muuttaa, että on tärkeää, että tätä seurataan, niin todetaanko sitten, että "kyllä me toivoimme, ettei kaaosta syntyisi, koska kirjattiin se ylösikin"?

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

17.55 **Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä suomalainen taksi on huolissaan omasta tulevaisuudestaan, ja minusta ihan perustellusti. Nämä lakiesityksen muutokset ovat uhka tietenkin nykyjärjestelmälle, mutta kun maailma muuttuu, niin suomalainen taksikin haluaa olla muutoksessa mukana ja siksi on lähtenyt esittämään omia toiveitaan tähän lakiesitykseen.

Kovasti ihmettelen täällä valiokunnan jäsenen ja opposition sekä hallituspuolueitten edustajien tietämättömyyttä tästä asiasta. Esimerkiksi tällainen asia, että joillain porkkanoilla maksetaan kyytiä ja se vaatii liikenneluvan, on minusta ammattikunnan halventamista, ja pidän sitä tosi epäsovivana vertailuna, miten suomalaista hyvää taksijärjestelmää arvioidaan täällä salissa.

Taksiliikenteen rahoitukseen on muun muassa täällä puututtu: Yhteiskunta tukee suomalaista taksia 4 008 eurolla hankintavaiheessa. Kaikki muu raha pitää taksin itse suorittaa, ajaa, jotta sitä yhteiskunnan niin sanottua Kela-rahaa tulee, ei sitä mistään ilmaiseksi suomalaiselle taksille tule. Toivoisin, että tällaisia karkeita virheitä ei täällä esiteltäisi, ettei täällä tarvitse koko iltaa oikoa näitä asioita.

17.56 **Ari Jalonen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Pakkanen varmasti taksikuskina tietää, ettei nykylainsäädännössä porkkanoita annettaessa vaadita taksilupaa, se on täysin näin. Mutta tämä demarien vastalause vaatii sen. Se muodostaa tilanteen, jossa ollaan mahdollistavan lainsäädännön kautta mahdollistamassa muitten liikennöinti ja sitten taksi otetaan siitä erikseen. Silloin se naapuriapu, missä annetaan porkkanoita korvaukseksi, johtaa siihen, että se vaatii taksiluvan, koska se on maksu ja ansaintatarkoitus on otettu pois. Se tekee tämän, vaikka sitä porkkanaa ei ole mainittu tietenkään siellä poikkeuslistalla.

Ja tämä epäily, että voi olla, ettei taksi pääse matkaketjuihin, ja voi olla, ettei pääse Kelakyyteihin, on varmistettu LVM:stä.

17.57 **Krista Kiuru sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy sanoa, että itsekin porilaisena yhdyin kyllä siihen porilaisen kansanedustaja Ari Jalosen ajatteluun, että maailman parasta taksijärjestelmää ei pidä murtaa, ja ymmärrän pettymyksen siitä, että tämä hallitus kuitenkin meni näin pitkälle. Minusta on tärkeä muistaa, kun digitaalisuudesta puhutaan, että ei tämä nykyjärjestelmä ole poissulkeva digitaalisuuden osalta. On käsittämätöntä keskustelua kuunnella sitä, että ajatellaan, että vain joku muu järjestelmä voi tarjota täysin digitaalisia mahdollisuuksia. Ei kai meillä sentään näin yksinkertaista ajattelua voi tällaisessa talossa olla?

Minun täytyy sanoa, että jos ainoa vaihtoehto, kun taksiliikennettä kehitetään, oli se, että tämä markkinointuminen oli ratkaisu, vapautetaan kaikki, niin sellaisella logiikalla ei minusta hirvittävän hyvää lopputulosta pääse saamaan aikaiseksi. Tältä osin olen hyvin pettynyt siihen, että edes taksamittaria ei haluta säilyttää olennaiselta osalta niin, että varmasti harmaa talous voidaan torjua.

17.59 **Markku Eestilä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Koulutus ja ammattitaito ovat joka ammatissa tarpeellisia, ja suomalainen taksi on ollut tähän saakka turvallinen ja siihen on voinut kaikissa olosuhteissa luottaa. Toivottavasti se on sitä jatkosakin. Mutta kyllä tämä huoli syrjäseutujen kuljetuspalveluista on aivan aiheellinen, sillä monin paikoin julkinen liikenne ei enää toimi ja taksit oikeastaan ovat se ainoa keino, millä

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

saa jonkunmoisen kuljetuksen ja hädänkin sattuessa jopa yöaikaan. Onko, ministeri, näin, että me kuitenkin tulemme seuraamaan — vaikka kunnilla kuinka on oikeus ja ehkä jopa jonkinasteinen velvollisuus huolehtia, että tämä kuljetustouhu sitten pelaa eri vuorokaudenaikoina — ja voimmeko me tässä salissa olla varmoja ja voiko ministeri luvata, että jos näitä kohtuuttomia ongelmia jossakin puolella Suomea esiintyy, niin niihin palataan joko eduskunnan toimesta tai viranomaisten toimesta? Tästä pitää pitää huoli, ja mitään epäselvyyttä ei saa siihen tulla, että joku osa Suomesta jää täysin ilman liikennepalveluja.

Puhemies Maria Lohela: Ministeri Berner, sopiiko 3 minuuttia tähän kohtaan?

18.00 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Rouva puhemies! Liikenne on kotitalouksien toiseksi suurin yksittäinen kustannus. Kotitalouksilta menee yhteensä noin 19 miljardia euroa liikenteen kulujen kattamiseen. Me puhumme siis merkittävästä kokonaisuudesta, jolla on aitoa vaikutusta. Tämän lisäksi tämän lakikokonaisuuden tehtävä on nimenomaan huolehtia siitä, että me lähdemme asiakas edellä, palvelut edellä, jotta jokaisella olisi mahdollisuus järkeviin, kustannustehokkaisiin palveluihin.

Tässä on puhuttu paljon harmaasta taloudesta. Uudistus ei edistä harmaata taloutta, ja taksitoiminta on jatkossakin viranomaisten kontrollissa. Me emme myöskään tällä lainsäädännöllä puutu vero- tai työläinsäädäntöön, vaan ne velvoitteet ovat edelleen voimassa. Digitalisaatio edistää harmaan talouden kitkentää. Se mahdollistaa sen, että kaikille välittäjille syntyy velvoitteita toimittaa tietoa viranomaisille maksusuorituksista, joita sen kautta kulkee. Tilaajavastuu on edelleen voimassa. Ja jatkossakin vaaditaan taksamittari tai luotettavuudeltaan, tietosuojaltaan vastaava laite. [Eduskunnasta: Juuri näin!]

Tämän lisäksi haluaisin kiinnittää teidän huomiotanne Verohallinnon valiokunnalle antamaan lausuntoon, jonka mukaan taksamittari antaa mittaridataa, jota Verohallinto pystyy vain vertailemaan sille toimitettuihin tietoihin. Se ei kerro, vastaavatko ajettu matka ja mittarin tuottama tieto toisiaan. Verohallinnon mukaan pitäisi mennä kohti Ruotsin-mallia, jolloin vertailutietoa saataisiin nykyistä laajemmin ja yhtenäisemmin. Tässäkin pyritään nimenomaan edistämään sitä, että meillä syntyy vertailutietoja ja lähdetään kehittämään sitä mallia, jolla kehitetään taksien läpinäkyvyyttä ja myöskin markkinoiden toimivuutta.

Se on myöskin selvää, että jos emme tee mitään, niin silloin maaseudun liikenteen palvelut jatkavat näivettymistä. On myöskin erittäin tärkeätä, että tässä syntyy myös uutta liiketoimintaa ja uutta yrittäjyyttä. Kaiken kaikkiaan kysymys ei ole siitä, että nyt syntyy mahdollisuus ryöstöhinnoittelulle, vaan taksipalvelut ja kaikki liikennepalvelut ovat samanlaista palvelua kuin mikä tahansa muukin palvelu: hinta ja sen määräytymisen perusteet on ilmoitettava etukäteen. Uudet digitaaliset palvelut ovat muutenkin lisääntyneet, ja se mahdollistaa entistä enemmän asiakkaille sen tilan selvittää hintaa ja myöskin vertailla eri hintoja keskenään.

Jos vielä halutaan katsoa, miten Ruotsissa tulot ovat kehittyneet, niin siihen joudun varmaan palaamaan sitten seuraavassa puheenvuorossa, mutta ihan niin yksiselitteistä tämä ei ole kuin annetaan ymmärtää, että Ruotsissa kehitys on ollut vain negatiivista, päinvastoin.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Avaamme vielä V-painikkeen ja otamme tässä tämän yhden debattikierroksen. — Edustaja Mäkisalo-Ropponen.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

18.03 **Merja Mäkisalo-Ropponen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt käytän hiukan toisenlaisen puheenvuoron Muistiliiton puheenjohtajana. Olen nimittäin erittäin huolissani ikäihmisistä, muistisairaista ja muista paljon apua tarvitsevista taksien asiakkaista. Heidän on hyvin vaikea vertailla palvelujen laatua tai hintaa. Kuljettajien koulutuksesta luopuminen on heidän kannaltaan todella huono asia. Tällainen pelkkä kuljettajakoe ei anna valmiuksia auttaa apua tarvitsevia asiakkaita. Eli kuljettajakurssista ei pitäisi missään tapauksessa luopua. Monille sosiaali- ja terveystalouden asiakkaille, vammais- ja palveluiden asiakkaille sekä ikäihmisille, ammattitaitoiset kuljettajat ovat turvallisuustekijä. Mielestäni liikenneluvan haltija ei ole riittävä taho varmistamaan kuljettajan turvallisia auttamis- ja vuorovaikutustaitoja. Nämä valmiudet pitäisi jatkossakin varmistaa riittävän laadukkaalla koulutuksella. Eli olen huolissani siitä, miten käy ikäihmisille ja paljon apua tarvitseville asiakkaille jatkossa.

18.04 **Mirja Vehkaperä kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On käsittämätöntä, että sosiaalidemokraatit ja vasemmisto tällaista kaaosta ja villin lännen meininkiä nyt kaavailevat taksialalle. Taksit ovat mukana liikennekaareissa, laissa liikenteen palveluista, jota te itsekin kannatatte, ja se tarkoittaa silloin sitä, että kaikki tavara- ja henkilöliikenne on yhden lain ja yksien kansien välissä. Te ette esimerkiksi esitä koko lain hylkyä, mikä olisi sitten tälle liikennekaarelle rasti päälle.

Minäkin olen huolissani ja valiokunnassakin on otettu huomioon taksien luotettavuus. Me jatkossakin haluamme, että taksiautoilulta vaaditaan taksilupa, ajolupa ja ajoneuvolta niitä kriteerejä, mitä me olemme sinne vaatineet. Kuljettajalla tai harjoittajalla ei pidä olla rikostaustaa, pitää olla hyvä vakavaraisuus ja toimipaikka Suomessa. Pätevyysvaatimuksia on listattu todella paljon. Ei tämä ole mikään villi länsi takseille.

18.05 **Matti Semi vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olin yhteydessä alueen taksiyrittäjään ja taksiyhdistyksen vetomieheen ja kysyin häneltä, mitenkä heistä näyttää tämä tilanne. Ensinnäkin tuohon asemapaikkavelvoitteen poistumiseen hän oli sitä mieltä suoraan, että maaseudun palvelutaso heikkenee, kun yrittäjällä ei ole velvoitetta toimia taksitolpalla. Toiminta-alueeksi voi ilmoittaa vaikka useamman kaupungin Utsjoen ja Helsingin välillä ja olla siellä, missä on niitä taksikuljetettavia. Taksiluvan saanti helpottuu, samoin maksuliikenne ja laskutus muuttuvat. Se mahdollistaa käteiskaupan ja vaaran harmaaseen talouteen. Nykyiset maksukuitit sekä tämän nykyisen hyvän järjestelmän ylläpitäminen, missä menee suoraan verottajalle se tieto, hänen mielestään romuttuvat.

Sitten kysymys vielä ministerille, kun tässä on puhuttu näistä taksikuljetuksista ja [Puhemies koputtaa] taksojen karkaamisesta: miten varmistetaan myös, että Kela-kuljetusten maksut eivät pääse karkaamaan käsistä?

18.07 **Markku Eestilä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy hieman nykysysteemejä arvioida ensin, kun lähtee arvioimaan tulevaisuutta. Ainakin itse aika paljon olen käyttänyt taksipalveluja, ja kyllähän ne ovat korkeatasoisia Suomessa, ja minusta tämä luotettavuus, turvallisuus ja ennen kaikkea tietoisuus siitä, mitä tämä kyyti maksaa, eikä tarvitse tinkiä eikä huolehtia siitä, ovat aika suuria arvoja ja niille pitää antaa myös arvo.

Toinen, mihin kiinnittäisin huomiota asiakkaana, on myös tämä autojen kohtalaisen korkea laatu Suomessa, että kyllähän nämä taksiautot ovat hyviä. Nyt pidetään huoli sitten sii-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

tä, että jos tämä uudistuu — ja toteutuhan tämä — niin tämä laatu ei kärsi missään suhteessa. Jo tänä päivänä joutuu joskus Helsingissä ihmettelemään, minkä kurssin taksinkuljettaja on käynyt, jos ei takapenkiltä ohjaus oikealle vasemmalle toimi. Tämäkin täytyy ihan rehellisesti sanoa, että emme me voi semmoiseen tulevaisuuteen mennä, jossa ammattitaitoa poljetaan ja kalustoa poljetaan ja kaikkea, ja kyllä siitä joku raha täytyy sille kuljettajallekin jäädä, ja liikenteen verotus on korkea.

18.08 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Niin kuin monessa puheenvuorossa on tullut esille, tuntuu, että tässä tällainen vastakkainasettelu "stadi vastaan lande" tahtoo nyt toteutua. Tässä on paljon sellaisia asioita, joitten kohdalla ajattelee, että kasvukeskuksissa ja pääkaupunkiseudulla tämä varmasti tulee parantamaan ja tämä varmasti tulee olemaan monella tavalla eteenpäin vievää, mutta sitten on maaseutu ja haja-asutusalue ja se ongelma, mitä siellä tullaan kohtaamaan. Olisin halunnut ihan ministeriltä kysyä, että nyt kun tässä on sekä tämä määräsääntely että tämä enimmäishinta, molemmat, haluttu purkaa, niin olisiko ollut mahdollista ajatella, että jompikumpi näistä olisi säilytetty, jotta tämä olisi jollakin tavalla ollut hallitumpaa. Tästä haluaisin kuulla vähän perusteluja, miksi näin ei voitu ajatella. Myöskin se, kun tämä asemapaikkavelvoite jää kunnille katsottavaksi, ja kun me tiedämme kuntatalouden tilanteen, että tuskin siellä sitä rahaa on, niin millä me estämme taksien karkaamisen pelkästään niihin kasvukeskuksiin?

18.09 Mika Niikko ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Onhan tämä huomattava parannus siitä, mistä tämä liikennekaari lähti liikkeelle, varsinkin tämän taksilain osalta. Tästä todistaa myös se, että Taksiliitto on itse hyväksynyt tämän esityksen ja ollut sitä mieltä, että tämä on riittävä. Toki tässä on paljon haasteita. Itse olen sitä mieltä, että kyllä meidän täytyy erilaisia monopoleja purkaa, ei tässä yhteiskunnassa enää yhdenlaisia monopoleja voi olla oikeastaan kenelläkään. Mutta se, miten ne purkamiset tehdään, on ihan aiheellinen kysymys oppositiolta, minä olen ihan samaa mieltä.

Olen itsekkin huolissani, mistä edustaja Eestilä mainitsi, ovatko taksit tulevaisuudessa luotettavia paikkoja ja onko myös laadukkaita kulkuvälineitä, niin että siellä ei millä tahansa traktorilla tulla hakemaan lentoasemalta, kun tullaan lentokoneesta. Siinä mielessä olisin kysynyt ministeriltä, millä tavalla voidaan varmistaa taksien laatu ja luotettavuus jatkossakin, koska varmasti seuraavaksi pohditaan esimerkiksi sitä, tuleeko taksiautoilijoilla enää tulevaisuudessa olemaan tätä veroetua, että saa uusia takseja ostaa.

Ja harmaan talouden [Puhemies koputtaa] kitkeminen on äärimmäisen tärkeä homma: se taksamittari pitäisi olla aina, vaikka ei olisi kysymys matkan pituuden mittaamisesta, [Puhemies koputtaa] vaan se on oltava joka kerta.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Pidetään kiinni tästä minuutin vastauspuheenvuoroajasta, jotta mahdollisimman moni edustaja pääsee ääneen.

18.10 Satu Taavitsainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Viime vuonna maan hallitus ministeri Soinin johdolla poisti Suomesta kansalliset kabotaasimääräykset, vaikka olisi pitänyt taistella näistä meidän omien kuljetusyrittäjien puolesta. No, nyt sitten tässä lakiesityksessä on taksien lisäksi erittäin haitallinen kuljetusyrittäjiä koskeva asia eli se, että enää ei vaadita liikennelupaa ollenkaan alle 3,5 tonnia painavilta autoilta. Nyt se raja on ollut 2 tonnia. Eli tämä tarkoittaa sitä, että tulee todella paljon pakettiautoja ammat-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

timaisen kuljetustoiminnan markkinoille ja tulee kahdet markkinat: ne, jotka kuljettavat kuorma-autoilla tavaroita, joilta vaaditaan kaikki verot, liikenneluvat, kaikki asialliset hoitamiset, ja sitten nämä alle 3,5 tonnia, joilta ei vaadita mitään.

18.11 **Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olin puolitoista viikkoa sitten puhumassa Hämeen taksiyhdistyksen 60-vuotisjuhlassa juhlapuhujana. Siellä oli myös Lahden seudulta taksimiehiä, ja kyllä he ymmärsivät, että ei tämä maailmanloppu ole, mutta toki huolta on varmasti siitä, miten harmaa talous torjutaan, ja siitä, että se on asiakkaan valinta, millaisen taksin haluaa. Kerroin ihan tarkkaan, miten tämä mietintö menee, ja ilman muuta siellä oltiin tyytyväisiä siihen, että taksamittari tai muu vastaava laite pitää olla. Kuitinantovelvollisuus on toisen lain pohjalta. Tunnettavuus on takseilla tärkeä, monet haluavat jopa brändätä nyt sen oman luotettavan taksinsa. Ja todellakin poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja ylimpänä Trafi tulevat seuraamaan myös, ja Trafi seuraa hintakehitystä. Eli kyllä tässä aiotaan puuttua siihen sitten, jos siellä tällaista ryöstöä tapahtuu.

Maaseudulla, minä luulen, tulee erilaisia yhdistelmäkyttejä: halutaan autot täyteen. Tämä tulee olemaan se tulevaisuuden kehitys joka tapauksessa, ja ihan siihen [Puhemies koputtaa] ei enää päästä, että esimerkiksi Kela-kydyissä on vain yksi ihminen kydyissä.

18.13 **Jukka Kopra kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämä on iso uudistus, eikä mikään tietenkään ole täysin itsestään selvää ja ennalta nähtävissä. Siksi valtiokunta on rajannut tätä esitystä, tehnyt sinne merkittäviä rajoituksia, kolme lausumaa, joilla suitsitaan ja kontrolloidaan uudistuksen vaikutuksia ja jätetään perusteet, joilla voidaan puuttua, jos tarve on.

Palaisin vielä tähän asemapaikkavelvoitteeseen, kun siitä niin moni puhui. Tilannehan on se, että taksilupaani liittyy velvollisuus päivystää siellä asemapaikalla. Nyt kun se taksikuski on siellä yöllä, niin kuka tämän maksaa nyt? Sen maksaa se taksikuski itse — siitä, että hän on siellä, oli kyytiä tai ei. Siitä ei maksa kukaan muu, muuta kuin siinä vaiheessa, kun se kyyti tulee. Onko tämä oikein? Sitten jos tämä velvollisuus nyt poistetaan, niin se kunta tai liikenteen järjestävä viranomais kyllä saa sen päivystyksen sinne. Se on maakunta tai kunta, joka sen järjestää sopimalla tästä päivystyksestä sillä tavoin, että siellä on joku taksiryttäjä, joka sen kyydin tarjoaa sillä alueella. [Puhemies koputtaa] On oikeampaa, että se liikenteen järjestävä viranomais maksaa siitä, kuin että se otetaan ryttäjän selkänahasta. Ryttäjillä kuitenkin on huomomin asiat tällä hetkellä.

18.14 **Katja Taimela sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun käydään luultavasti tässä kohtaa viimeistä debatoitukierrosta, niin on pakko nyt lukea tämä meidän vastalauseemme tekstiosio, kun täällä on vähän väitetty, että me haluamme jollain tavalla betonoida taksit. Tämä on ihan suora lainaus: "Taksiliikenteen poistaminen lakiesityksestä ei tarkoita, että vastustamme taksiliikenteen kehittämistä tai vaadimme nykyisen järjestelmän kahliutumista. Se tarkoittaa, ettei meidän mielestämme nyt esitetty täydellinen vapaus markkinoiden varaan ilman vakuuttavia ohjauskeinoja ole paras tapa uudistaa taksipalvelujen tarjoamista. Taksipalveluita tulee kehittää kohti parempia, digitaalisia palveluita pitäen mielessä teknologian kehityksen ja jo nyt toimialan itsenäisesti tekemän kehitystyön. Nykyisen järjestämistavan muutokset pitää toteuttaa hallitusti, jotta voidaan minimoida muutosten negatiiviset vaikutukset." — Ne negatiiviset muutokset, joita nyt tämä hallituksen esitys on väistämättä tuomassa, koska jos tämä hallituksen esitys olisi jollain taval-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

la täysin ongelmaton, tämä olisi tuskin ollut meillä valiokunnassa niitä lukuisia kuukausia, joita se oli siellä, [Puhemies koputtaa] ja täällä tuskin olisi näin monta lausumaesitystä "huolissaan siitä", "huolissaan tästä", "viipymättä toimiin".

18.15 **Ari Jalonen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen täysin vakuuttunut, että myös oppositio on huolissaan tästä tilanteesta, ja olen täysin vakuuttunut siitä, että demaritkin ovat halunneet hyvää taksiliikenteelle. Mutta käytännössä on kuitenkin niin, kuten olen sanonut, että teidän vastalauseenne tähän lakiin käytännössä uhkaa sitä, että taksi pääsee mukaan matkaketjuihin ja Kela-kyyteihin — mutta sen olen sanonut jo moneen kertaan.

Täällä tuli tämä ammattiliikennekäsitys, edustaja Taavitsainen nosti sen esiin: Kaikki ajoneuvot, jotka ovat taksiliikenteessä tai pakettiautoliikenteessä, pitää rekisteröidä ammattiliikenteeseen. Eli tämä väite, että ei vaadita mitään, on täysin tyhjä. Ja jos kaikki eivät ole sitä huomanneet, niin valiokunta vaatii myös kabotaasisäädöksiä [Puhemies koputtaa] pakettiautoille.

18.16 **Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä hyvin edustaja Kopra perusteli tätä päivystysvelvoitetta. Sehän on velvoite silloin, kun on tarveharkintaan perustuva lurasäätely ja hinnat on rajattu. Siihenhän se lähtökohtaisesti perustuu, ja siksi se on hyvä asia. Mutta kun sitä nyt muutetaan, niin silloin tietenkin päivystysvelvoitteestakin pitää luopua, koska ei voi velvoittaa ihmisiä, joilla ei ole mitään oikeuksia. Näinhän tämä nykyinen säädäntö menee.

Sitten tuossa arvoisa ministeri otti puheeksi tämän Verohallinnon tiedon, että taksamittari ei kerro, vastaavatko mittarin ajettu matka ja tuottama hinta toisiaan. Valitettavasti Verohallinnolla on tässä väärää tietoa, minkä toin jo valiokunnassa esille: Kyllä taksamittari kertoo. Se on sinetöity mittari, eli se kertoo tasan tarkkaan ajatut kilometrit ja ajatut tuotot, ja niitä Verohallinto pystyy vertailemaan. Ne ovat katsastuskonttorin sinetöimät tuotteet, ja kyllä verottajan pitää niihin pystyä luottamaan. Ei siinä ole semmoista ongelmaa. Valitettavan paljon täällä on tätä harmaata tietoa liikkeellä.

18.17 **Mika Kari sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Me kaikki varmaan muistamme, olikohan Taksiliiton markkinointikampanjan slogan aikanaan: "Onneksi on taksi." Se on hyvä kysymys jatkossakin, jos me pystymme vastaamaan tähän esitettyyn kysymykseen, johonka voi laittaa kysymysmerkinkin. Onneksi on taksi — vai onneksi oli taksi aikana, jolloin me saatoimme laittaa lapsemme, vanhukset taksiin luottavaisin mielin ja olla varmoja siitä, että toisessa päässä tulee tyytyväinen asiakas turvallisin mielin autosta ulos palvelun saatuaan?

Mutta tämä asemapaikkavelvoite on yksi keskeinen puute tässä esityksessä. Se tulee ammattiautoilijoilta itseltään esiin. Silloin kun palvelun saatavuutta heikennetään, jossain vaiheessa tulee hetki, jolloin myös kysynnän puolella tapahtuu iso notkahdus. Kun kysynnän puolella tapahtuu notkahdus, missä on se taksi, se onneksi on -taksi? Se on siellä kaukana keskustaupungin tolalla odottamassa niitä asiakkaita, jotka varmasti [Puhemies koputtaa] edustaja Vartian ja muiden toimesta löytävät sinne kännykkäsovelluksiensa kautta. Mutta missä se maakunnan taksi on? Ei enää maakunnassa.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

18.18 **Antero Vartia vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olisi mielenkiintoista palata siihen aikaan, kun televerkot aikoinaan avattiin markkinoille ja kilpailulle, minkälaisia uhkakuvia siihen on nähty. Mutta jos sitä ei olisi tehty, niin ei meillä olisi koskaan syntynyt Nokkaa, emme olisi rakentaneet tämänkaltaista hyvinvointia. Liikenteessä me puhumme vielä paljon suuremmista summista. Me olemme ensimmäisinä maailmassa tekemässä tämänkaltaista muutosta. Se tarkoittaa, että täällä syntyy palveluita, jotka tulevat leviämään muualle maailmaan.

Kun me puhumme takseista, minä ymmärrän taksiryttäjän ahdistuksen, kun se ympäristö muuttuu. Se on pelottavaa. Mutta meidän ensisijainen tehtävämme eduskunnassa ei ole miettiä, miten taksiryttäjän käy. Meidän tulee miettiä, miten kuluttajien käy. Kuluttajien kannalta mitä enemmän on tarjontaa, sitä enemmän on kilpailua, niin markkinatalous on toiminut kaikilla muillakin alueilla yhteiskunnassa. Ei ole mitään syytä, miksei se toimisi myös taksien kohdalla. Se parantaa palvelua, se lisää saatavuutta, se painaa hintoja alas. Varmistutaan niistä reunaehdoista, varmistutaan siitä, että tieto kulkee, verot maksetaan, ja siitä, että ei tapahdu väärinkäytöksiä. Mutta näille uhkakuville, mitä täällä esitetään, on vaikea nähdä [Puhemies koputtaa] todellisia perusteita.

18.20 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Koska kyseessä on iso muutos nykyjärjestelmään, niin aivan aiheesta ja ymmärrettävästi asiaan liittyy myös paljon huolenaiheita ja epävarmuutta. Nyt tämä tietysti konkretisoituu nimenomaan tässä taksialalla ja taksikeskustelussa. Erityisen tärkeää on seurata ja varmistaa asiakkaan aseman, palveluiden alueellisen saatavuuden ja markkinoiden kilpailuedellytysten tasa- puolisuuden sekä uudenlaisten liikennepalveluiden syntymisen tavoitteiden toteutumista, mitä tällä lailla haetaan nimenomaan. Sitä on syytä seurata.

Mitä tässä keskustelussa on tullut esille tästä asemapaikasta, niin kyllä tämä hallituksen esitys lähtee siitä, että tämän jälkeen taksialan nimenomaan toimijoiden on ilmoitettava asemapaikkansa ja päivystysaikansa elikkä pääasiallinen toiminta-alueensa ja palveluajankansa. Mitä tulee taas näihin hintoihin, jos hinnat karkaavat, niin Liikenteen turvallisuusvirasto elikkä Trafi voi tarvittaessa antaa määräyksen taksiliikenteen palveluiden [Puhemies koputtaa] hinnoista, jos hinnat nousevat kohtuuttomiksi.

18.21 **Jani Mäkelä ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Näistä uhkakuvista kun nyt puhutaan, niin on hyvä, että tämä kabotaasikysymys otettiin esiin. Sehän oli varsin ikävä asia, kun siihen aikanaan jouduttiin EU-tuomioistuimen paineesta taipumaan, että näitä kabotaasisäädöksiä muutettiin, ja silloin sosiaalidemokraatit suuresti pelottelivat, että tämä on sitten kuljetusalan maailmanloppu. Nyt kun ne määräykset ovat olleet voimassa jonkun aikaa, en ole nähnyt yhtään lehtiotsikkoa, että se olisi ollut maailmanloppu. Korjataa, jos joku on niitä lehtiotsikoita nähnyt.

Mutta tämä liikennekaari on laaja kokonaisuus, ja on hieman harmillista, että keskustelu keskittyy pelkästään tähän taksikysymykseen. Täytyy muistaa, että taksiryttäjiä kyllä kuultiin valiokunnan kuulemisessa mutta kuultiin kaiken kaikkiaan 70:tä eri asiantuntijaa tästä laajasta lakikokonaisuudesta. Lähetekeskustelussa esittämiäni huolia tämän lain suhteen on huomioitu erittäin hyvin valiokunnan mietinnössä. Jos mietinnön tekstillä ei olisi mitään merkitystä, niin miksi niitä mietinnön tekstejä nyt sitten laadittaisiin täällä eduskunnassa? Miksi meidän aikaamme siihen käytettäisiin? Ne kuvastavat lainsäätäjän tahtoa, ja se sinne huomioidaan.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

18.22 **Harry Wallin sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minä nyt vetoaisin teihin, kansanedustajat, lukekaa pääkaupunkiseudun taksiyhdistysten avoin kirje, joka on tänään tullut teille kaikille. [Välihuuto] — No hyvä. — Eli minä lainaan sitä: "Lähialueilamme ollaan menossa täysin päinvastaiseen suuntaan kuin Suomessa. Ruotsissa vapautettiin taksien määrä ja hinnoittelu 90-luvun alussa. Viime aikoina säätelystä on kuitenkin lisätty, koska vapauttaminen ei laskenut hintoja ja lisäsi harmaata taloutta. Ruotsissa ollaan esimerkiksi ottamassa käyttöön 1.5. fiskaali mittari, jossa rajapinta on auki suoraan verotajalle juuri harmaan talouden estämiseksi." Älkää täällä kertoko, että taksiryttäjät ovat tyytyväisiä tähän hallituksen esitykseen. Suuri tyytymättömyys on kentällä, ja se on varmaan tullut teille tietoon. Ja kiitos, edustaja Pakkanen, te tunnette tämän asian ja tuotte esille näitä epäkohtia, mitkä tämä hallituksen esitys pitää sisällään.

18.23 **Hannu Hoskonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Varmaan maailmassa täydellistä esitystä ei ole tehty sen jälkeen, kun kumipyörän joku keksi.

Mutta, arvoisa puhemies, kysyn ministeriltä, kun hän on nyt arvokkaasti paikalla täällä: Moni liikenteen käyttäjä, lähinnä julkisen liikenteen käyttäjä, on harmitellut sitä ihan käytännössä, kun linja-autojen aikatauluja, niitä vuorolistoja ei enää Matkahuollosta kaikkien osalta saa. Onko tähän tulossa parannusta? Moni on sitä minultakin kysynyt, että mistä ihmeestä he löytävät, esimerkiksi kun Ilomantsiin, Joensuuhun menevät, linja-autojen ajoaikataulut. Tai sitten jos haluaa mennä vaikka Pohjois-Karjalan maakunnasta Kuopioon, niin sen aikataulun löytäminen vaatii äärimmäisen tarkkaa salapoliisityötä. Onko tähän tulossa parannusta? Minusta olisi hyvä, että kootusti saataisiin nämä aikataulut näkönsälle, koska sehän parantaisi tämän julkisen liikenteen mahdollisuutta tarjota palveluitaan, kun ihmiset tietävät, milloin bussit kulkevat.

18.24 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Todellakin täällä on otettu keskustelussa esille myöskin se, että tähän pakettiin kuuluu paljon muuta kuin taksit. Toki taksiliikenteen täysin markkinoille vapauttaminen on tämän paketin suurimpia asioita ja sen vuoksi varmasti ansaitsee sen keskustelunsakin tässä salissa.

Muun muassa traktoreiden osalta meidän vastalauseessamme olemme ottaneet kantaa siihen, kun nyt esitetään traktorien lupavaatimusrajaa jopa 60 kilometriä tunnissa kulkeviin traktoreihin. Tällä on suuri vaikutus muun muassa liikenneturvallisuuteen, sillä kyllä se on tätä päivää Suomessa, kun nähdään, että muun muassa nuoret, 16-vuotiaat kokoontuvat kirjastojen tai kauppojen pihalle vanhempiensa traktoreilla. Ja kun näillä ajellaan 60 kilometriä tunnissa sitten kuntataajamissa, niin kyllä se on muun muassa liikenneturvallisuuden kannalta merkittävä asia.

On surullista, että täällä hallitus kuulee eri tavalla taksiryttäjiä [Puhemies koputtaa] kuin oppositio on kuullut. Oli aika kuuluva mielenosoitus viime viikolla tässä Eduskuntatalon ympärillä, kun taksiryttäjät vastustivat tätä esitystä.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Vielä edustaja Maijala.

18.25 **Eeva-Maria Maijala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On niin helppo sanoa "ei". On helppo hakea myötätuntoa ja sanoa kaikkeen "ei, en kannata, en kannata". Mutta sitten, kun me tämän mietinnön olemme tehneet, se, että kun taksikuskeilta ja monilta teiltä opposition edustajiltakin olen kysynyt, että mitä siinä mietinnössä lukee, niin

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

yllätys, yllätys: hyvin harva on todellisuudessa perehtynyt, mitä täällä mietinnössä lukee, sanotaan vain, että ei pidä tehdä muutosta, ei tarvitse tehdä näitä. Esimerkiksi hyvin monet niistä asioista, mitä opposition edustajat ovat tänään tuoneet tässä esille, lukevat täällä mietinnössä. [Suna Kymäläisen välihuuto] Ne on täällä selostettu ja kerrottu, miten niitten asioiden kanssa tullaan toimimaan ja tekemään. Ja tosihan on se, että täydellisyyttähän ei pysty kerralla tekemään — sen takia meillä liikenne- ja viestintäministeriöllä on mahdollisuus asetuksilla tarkentaa ja säätää näitä asioita. Eli hyvin paljon siinä on vielä tehtävissä ja tehdään ja tullaan tekemään, että me saamme semmoisen hyvän kokonaisuuden nyt siten aikaiseksi.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: No niin, ja sitten ministeri Berner, 5 minuuttia. Sen jälkeen puhujalistaan.

18.26 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa herra puhemies! Kiitoksia näistä moninaisista näkökulmista, ja kiitoksia myöskin tästä keskustelusta.

Tämä lakikokonaisuus on valtava muutos, ja se ansaitsee siihen liittyvän keskustelun, näkökulmat, opponoinnin ja myöskin sen, että ne lausumat, joita valiokunta on tähän tuonut, myöskin huomioidaan nimenomaan siitä näkökulmasta, miten markkina kehittyi.

Se on kuitenkin totuus, että liikennemarkkina on valtavan murroksen kohteena, ja sekin on totuus, että uusia, vaihtoehtoisia palveluita syntyy. Sekin on varmasti selvää, että on parempi, että niitä varten on olemassa lainsäädäntöä, kuin että ne kehittyvät omalla tavallaan riippumattomasti.

Samanaikaisesti meillä on haasteita ylläpitää maaseudun palveluita. Meillä on aidosti huolenaiheita siitä, miten palvelut tulevat jatkossa uudistumaan, miten tietoa voidaan hyödyntää nimenomaan asiakkaan ja kuluttajan parhaaksi ja millä tavalla me myöskin huolehdimme ja vastaamme yhdessä eduskuntana siitä, että veronmaksajan rahat käytetään viisaasti ja harkitusti ja että pystytään luomaan yhtenäiset ketjut, yhtenäiset palvelut, yhtenäiset mahdollisuudet tasavertaisesti yhdenvertaisuutta korostaen koko maassa. Maaseudulle tämä uudistus on täysin välttämätön. Ainoastaan yhdistämällä kuljetuksia, mahdollistamalla kokonaisvaltaisia palveluketjuja me pystymme turvaamaan sen, että jatkossakin maaseudulla saadaan taksipalveluita. Meillä ei nytkään ole maaseudulla kaikkia kiintiöitä käytössä, meillä on nytkin vapaita kiintiöitä siellä. Meillä ei nytkään ole velvoitetta päivitystä kaikkialla syrjäseuduilla. Meillä nytkään taksit eivät ole maaseudulla tolpalla. Meillä nytkin maaseudulla keskimäärin 80 prosenttia taksien tuloista tulee yhteiskunnan maksamista palveluista.

Me haluamme, että tällä uudistuksella luodaan takseille uutta tulevaisuutta. Me haluamme huolehtia siitä, että palvelut kehittyvät. Me haluamme huolehtia siitä, että meillä on jatkossakin maailman paras taksijärjestelmä. Mutta silloin pitää myös olla rohkeutta antaa yrittäjyydelle tilaa, antaa uusille palveluille tilaa ja antaa tilaa myöskin sille, että se, joka haluaa ja pystyy luomaan uusia innovaatioita, uudenlaisia palveluita asiakkaille, saa siihen mahdollisuuden.

Meidän taksikalusto on keskimäärin 35-prosenttisella käyttöasteella. Me haluamme vähentää yhteiskunnan liikenteestä tulevia päästöjä. Me haluamme huolehtia siitä, että meillä ajoneuvot ovat paremmassa ja tehokkaammassa käytössä. Siihen pitää antaa myös lupa, ja siihen pitää antaa myös tilaa. Liikennemarkkinoiden kilometrimääräisestä liikevaihdosta taksien osuus on 1,4 prosenttia. Me puhumme koko liikennemarkkinan uudistamisesta. Me

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

puhumme myöskin siitä, että voidaan luoda yhteiskuntaa varten kutsupohjaisia palveluita, voidaan uudistaa joukkoliikennepalveluita. Ja meidän tavoitteemme on saada aikaiseksi tällä uudistuksella 1 miljoonan tonnin päästövähennykset [Suna Kymäläisen välihuuto] vuoteen 2030 mennessä. Se edellyttää sitä, että me aidosti saamme koko maahan aikaiseksi sellaisia palveluita, jotka pystyvät kilpailemaan sen kanssa, että me palvelemme itseämme, ja löydämme aidosti kilpailukykyisiä ratkaisuja ja vaihtoehtoja myös autoilulle. Se tarkoittaa myöskin sitä, että taksiryttäjille ja yleensä liikennesektorin yrittäjyydelle toivon löytyvän sellaisia ratkaisuja, jotka luovat myöskin mahdollisuuksia parempaan ansaintaan, mahdollisuuksia parempaan kaluston hyötykäyttöön ja myöskin mahdollisuuksia kannattavaan liiketoimintaan. Taksiliiketoiminta on Suomessa tällä hetkellä kannattavimpien liiketoimintojen joukossa, suunnilleen samassa tasossa apteekkiliiketoiminnan kanssa. [Antero Vartia: Ja kummallekin alalle tulo on este!] — Niin. Tämä tarkoittaa myöskin sitä, että me haluamme huolehtia, että tulevaisuudessakin näin voi olla, mutta on myöskin ehkä selvää, että jos me mahdollistamme markkinoille tulon ja sallimme yrittäjyyden, niin meillä ei voi olla määrä sääntelyä. [Puhemies koputtaa] Ja määrä sääntelyn vastinpari on hintasääntely. Meillä ei voi olla joko—tai, vain toista. Meillä pitää olla joko molemmat tai ei kumpaakaan. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Sitten puhujalistaan.

18.32 **Katja Taimela sd:** Arvoisa herra puhemies! Hyvät kollegat! Laki liikenteen palveluista, tuttavallisemmin liikennekaari ykkönen, on viimein ponnistettu ulos liikenne- ja viestintävaliokunnasta, niin kuin olemme keskustelusta voineet jo ehkä havaita. Me olemme kuulleet kasvotusten valiokunnassa noin 70:tä asiantuntijaa ja kirjallisesti olemme saaneet useita kymmeniä lausuntoja. Osana lakia liikenteen palveluista on kannatettava tavoite digitalisaation edistämisestä. Tietorajapintojen avaaminen uusien liikennepalveluiden ja matkaketjujen luomiseksi on kannatettavaa ja digitalisaatiokehitystä tukevaa. Päälekkäisyyksiä pitää voida välttää, ja uusien palvelumallien käyttöönotto sekä esimerkiksi kuljetuskalustojen tehokkaampi käyttö on tärkeä keino myös liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi.

Mutta siihen se hyvä lainsäädäntö sitten jääkin, ja siitä ollaan täällä salissa tänään suurimmaksi osaksi keskusteltu, koska iso asia tässä uudistuksessa on se, että hallituspuolueet ovat valmiit romuttamaan tällä lakipaketilla maailman parhaan taksijärjestelmän — toistan, uskallan sanoa: maailman parhaan taksijärjestelmän. Te olette valmiit luopumaan taksien hinta- ja määrä sääntelystä. Vielä viime eduskuntavaalien aikaan 136 kansanedustajaa piti määrä sääntelyä hyvänä.

Jos mietimme tämänhetkistä tilannetta: Taksi on viimeinen valtakunnallinen liikennemuoto, joka on saatavilla kaikkialla Suomessa kaikkina vuoden- ja vuorokaudenaikoina kohtuulliseen hintaan. Taksipalvelu ei ole kadonnut maaseudulta ja haja-asutusalueilta muiden liikennemuotojen tapaan. Tämän hetken sääntely takaa palveluiden saatavuuden, luotettavuuden, turvallisuuden ja kohtuullisen hinnoittelun alan kustannustason huomioiden. Tästä hallituspuolueet ovat nyt valmiit luopumaan.

Jatkossa hallituksen linjauksien mukaan myös asemapaikkavelvoite on poistumassa. Kun asemapaikkaa ei enää ole, yrittäjä voi aivan vapaasti toimia miten parhaaksi näkee, siis käytännössä keskittyä hyvälle liikepaikoille, ja sivualueet tulevat jäämään vaille autoa. Näin tämä vain menee.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

Päivystysvelvoitteen poistaminen taas tekee sen, että yrittäjät ovat töissä vain kannattavina aikoina. Hiljaisemmat ajat samoin kuin työn tekemisen kannalta hankalat ajat jäävät helposti vaille riittävää tarjontaa.

Jatkossa ei myöskään vaadita enää autokohtaisia lupia. Kun yhdellä luvalla voi liikennöidä vapaasti useammalla autolla eikä lupaa tarvita autossa, valvonnan mahdollisuudet heikenevät oleellisesti. Harmaalle taloudelle hallitus antaa tässä ihan täyden tarjottimen.

Taksamittaria ei myöskään jatkossa enää vaadita hallituspuolueiden toimesta. Jos asiaa vähänkään miettii, ymmärtää, että autossa voi olla useampi kännykkä ja niissä useampi eri taksa-applikaatio, joissa kaikissa eri hinnat. Kuka kuvittelee tämän jälkeen, että palveluntuottaja ilmoittaisi kaikki tulonsa verottajalle?

Taksinkuljettajilta ei enää vaadita jatkossa myöskään ammatillista kurssia. Pelkkä koe riittää. Tässä kohdin erityistä huolta aiheuttaa erityisryhmien taksipalveluiden laatu jatkossa. Turvallinen kalusto ja turvallinen kuljetus on heidän kohdallaan erityisen tärkeää.

Taksien lisäksi en halua oikeastaan nostaa esiin kuin liikennekaaren sisällä olevat kaksi esitystä, jotka tulevat sotkemaan kuljetusmarkkinoita ja viemään leivän muutamilta kuljetusyrittäjiltä. Yksi sellainen on se, että hallituksen esityksessä ollaan poistamassa pakettiautojen luvanvaraisuus. Toinen on se, että tavaraliikennelupaa ei edellytetäisi Suomen sisäisessä tavarankuljetuksessa sellaisilta traktoreilta, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Kukin meistä voi miettiä, mitä nämä kaksi esitystä tarkoittavat paitsi kuljetusmarkkinoiden kannalta myös liikenneturvallisuuden ja ympäristön näkökulmasta.

Arvoisa puhemies! Yleisesti tästä pitkittyneestä käsittelystä valiokunnassa voi todeta erityisesti kaksi murhetta. Ensimmäinen on se, että kun hallituksessa ei ollut valmiutta pykälämuutoksiin, lakiteksti on täynnä tulkintaohjeita paremman omantunnon vuoksi. Toinen mutta ei vähäinen murhe on se, että kansalaiset ovat eri tavoin saaneet tietää, että substanssivaliokunnan roolia asiantuntijavaliokuntana ei arvostettu vaan ministeriö päätti sapluunan, jossa pysytään, vaikka muutoksille olisi asiantuntijakuulemisten jälkeen ollut huutava tarve. Tätäkö on hallituksen demokratiakäsitys laajemminkin?

Me sosiaalidemokraatit yhdessä vasemmistoliiton kanssa jätimme valiokunnassa tähän hallituksen esitykseen vastalauseen. Se on tullut tässä debatissa jo selväksi. Taksien kohdalla meille ei jäänyt muuta vaihtoehtoa kuin esittää, että pidättäydytään nykylainsäädännössä, koska me emme missään nimessä halua vapauttaa takseja hinta- ja määräsaäntelystä. Lisäksi teimme pykälämuutokset, että pakettiautot pidetään jatkossakin luvanvaraisina ja Suomen sisäisissä kuljetuksissa suurin sallittu nopeus ilman lupaa traktorilla kuljettavalla tavaralla on 40 kilometriä tunnissa. Vastalauseemme pitää sisällään myös kolme lausumaehdotusta.

Nyt huomaan, että aikaa on mennyt, mutta, arvoisa puhemies, ihan tähän loppuun vielä: Kun valiokunnan puheenjohtaja totesi tässä mietinnön esittelypuheenvuorossaan useamman kerran sanat "seuranta" ja "muutospaineet" ja sitten siellä mietinnössä on tietysti ne lausumat ja näistä asioista keskusteltiin myös tässä debatin aikana hyvin paljon, niin kyllä jotenkin itse lähtisin siitä, että eiköhän meidän pitäisi tehdä pääsääntöisesti sellaista lainsäädäntötyötä tässä talossa, ettemme me ainakaan heti, kun valiokunnan käsittelyn jälkeen laki tulee ensimmäiseen käsittelyyn tänne saliin, olisi jo huolissamme niin monesta asiasta, että niitä pitää täällä sitten miettiä siitä kannasta kuin olemme tänään miettineet ja tehdä lausumia seurannasta ja kaikesta muusta. Sinänsä lausumat ovat hyviä, mutta kun niillä paikataan tavallansa huonoa lainsäädäntöä, silloin ne eivät ole oikeutettuja.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

18.38 **Satu Taavitsainen sd:** Arvoisa puhemies! "Tumma on yö, sade lasiin lyö, pyyhkimen sulat puhdistaa koettaa. Sää armoton, mutta mentävä on. Jälleen tien päällä oon, tai vaataa mua varjelkoon." Näin runoili eräs ammattikuljettaja. Suomalaiset raskaan kuljetusalan yrittäjät ja taksiryrittäjät painavat pitkää päivää. Jos he eivät ole itse ratin takana, niin he päivystävät puhelimen äärellä, jos tulee soitto, että ajossa oleva auto on hajonnut tai on tapahtunut onnettomuus. Rautaisella ammattitaidollaan he pystyvät puhelimestakin selvittämään sen, mikä letku on sillä kertaa aiheuttanut vian. Arvostan suuresti heidän sitkeyttään ja nälän, kuumuuden, kylmyyden, pimeyden ja yksinäisyyden sietokykyään. [Kari Kulmala: Vaalipuhe!] Sekä henkilö- että tavarakuljetusalan ihmisten turnauskestävyys on kova. Pienyrittäjän työviikko on usein yli 45-tuntinen eivätkä lomat ja pyhät aina toteudu. He ovat duunareita isolla d:llä. Kuljetusyrittäjänä on raskasta silloin kun töitä ei ole tai niitä on liikaa tai kun koneet hajoavat ja velat painavat päälle. Toisaalta arki on mukavaa silloin kun saa tehdä sitä työtä, josta tykkää.

Mutta miten arvostaa maan hallitus suomalaisia kuljetus- ja taksiryrittäjiä? Ensin se teki ministeri Soinin johdolla päätöksen luopua Suomen kansallisista kabotaasikuljetuksia koskevista määräyksistä eikä taistellut EU:n komissiota vastaan, ei siis pitänyt huolta omien yritystensä menestymisestä. Ja nyt maan hallitus perussuomalaisen edustaja Jalosen johtaman valiokunnan esityksen mukaisesti heikentää suomalaisten raskaiden ajoneuvojen kuljettajien, yrittäjien mahdollisuutta pärjätä alalla sallimalla tavarankuljettamisen ilman liikennelupaa eli niin, että kuljettajaan ja yritykseen ei kohdisteta mitään liikennelupavaatimuksia silloin kun auto painaa alle 3,5 tonnia, nykyisin raja on 2 tonnia. Tämä vapauttaa viranomaisvalvonnan piiristä pakettiautoilla harjoitettavan ammattimaisen kuljetustoiminnan. [Kari Kulmala: Mikä valvonta?] Tällä muutoksella luodaan kahdet selkeästi eri kuljetusmarkkinat, jotka eivät tule olemaan sääntelyn, velvoitteiden ja niistä aiheutuvien kustannusten osalta tasavertaisessa kilpailuasetelmassa. Vaarana on pakettiautokuljetusten siirtyminen ulkomaisten yritysten käsiin, kun yrityksiin ei kohdistu valvontaa ja kun uhka työehtojen polkemisesta on kokemusten perusteella suuri. Tämä tarkoittaa suomalaisten ahkerien ja rehellisten kuljetusyrittäjien vähentymistä, työntekijöiden työttömyyden lisääntymistä ja valtion verotulojen vähentymistä. Liikennelupa ei ole ollut tähänkään asti este työntekijöiden palkkaamiselle ja laadukkaalle palvelulle. Työllisyyden ja liikevaihdon osalta merkityksellistä on kuljetustarve, eikä liikenneluvan poistaminen lisää kuljetettavien tavaroiden määrää. Töitähän yrittäjillä on, jos vain on tilauksia, joita pitää kuljettaa rakennustyömaille, tehtaille, satamiin, lentokentille, kauppoihin ja kuluttajille.

Arvoisa puhemies! Liikennelupa on kaiken viranomaisvalvontamme perusta. Harmaan talouden myötä Suomi menettää vuosittain miljardeja euroja. Liikennesektori ja rakennusala ovat suurimmat alat, joissa harmaata taloutta esiintyy jo nykyään, ja tehokkaalla valvonnalla on onnistuttu sitä kitkemään. [Kari Kulmalan välihuuto] Harmaasta taloudesta kärsivät rehelliset yrittäjät, heidän työntekijänsä ja valtio. Valvonnan väheneminen tavaraliikenteessä sekä taksimittarivaatimuksen poistuminen taksiliikenteestä heikentävät valtion mahdollisuutta varmistaa, että verot ja maksut maksetaan asianmukaisesti. Taksimittarivaatimuksen poistaminen on sama asia kuin emme enää vaatisi kauppoissa kassakonetta. Valitettavasti ei voi välttyä siltä ajatukselta, että hallituspuolueiden tavoitteena on narkuttaa rehellisesti toimivien kuljetus- ja taksiryrittäjien toimintamahdollisuuksia lisäämällä harrastelija- ja pimeitä kuljetuksia. Ministeri Berner kerran paljasti todelliset korttinsa sanoessaan eräässä haastattelussa kabotaasiin liittyen, että kuljetusten avaaminen ulkomaiselle kilpailulle sujuvoittaa kuljetuksia ja laskee kustannuksia ja että tämä taas hyödyttää

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

elinkeinoelämää yleensä. Ministeri siis ajaa vain suuryritysten etua, jotka haluavat tilata kuljetuksia halvalla. Kyllähän kuljetusten hinnat saadaan alas, jos työsuhteiden ehdoissa ei noudateta työlainsäädäntöä ja työehtosopimuksia eikä makseta veroja tai jos pienyrittäjä ei ota itselleen voita leivän päälle.

Arvoisa puhemies! Suomalaiset tavalliset pienet ja keski-suuret kuljetusyritykset ja taksiyrittäjät tarvitsevat nyt puolustajia. Puolustajia tarvitsevat myös kansalaiset. Kun taksialle tuloa ei jatkossa käytännössä säädellä lainkaan, hinnoittelu vapautuu, takseissa ei ole enää taksamittareita ja paikallistuntemusalueena onkin koko Suomi, niin on suuri vaara, että Suomessa tulee olemaan huijatuksi tulleita asiakkaita. Taksien saatavuus kaupunkien ulkopuolella laskee, kun enää ei ole päivystysvelvollisuutta eikä asemapaikkaa. Kakkua jakamaan tulee varmasti suuri määrä takseja silloin kun juna saapuu rautatieasemalle, mutta sen jälkeen ei varmasti takseja näykään. Entä kun pitää lähteä tärkeään kokoukseen tai työpaikalle tai päästä sateisena, hiljaisena arki-iltana kotiin hiljaisessa suomalaisessa pikkukaupungissa? Silloin pitää alkaa soitella taksiyrittäjille ja kyselemään hintoja. Ihminen, palveluiden tarvitsija, ei ole tässä keskiössä, ja hinnat voivat olla käytännössä mitä tahansa, eikä kukaan takaa päivystystä maaseudulla. Kunnat laitetaan nyt maksamaan päivystävistä takseista. Mistä ne rahat otetaan? Lasten päivähoitotako? Ruotsin huonoista kokemuksista ei ole opittu näköjään yhtään mitään, ei taksien eikä sotien osalta. Taksien vapauttaminen Ruotsissa ei laskenut hintoja ja lisäsi harmaata taloutta. Miksi ihmeessä emme ota käyttöön samaa kuin Ruotsi nyt eli sitä, että takseissa tulee olemaan sellainen taksamittari, jossa on suora yhteys verottajalle harmaan talouden estämiseksi. Tanskassa on harmaan talouden valvonta takseissa viety niin pitkälle, että takapenkeillä on istuintunnisteet, jotta verottaja saa tietää, kun matkustaja on istunut kyydissä, ja vertaa sitä saatuihin maksuihin.

Arvoisa puhemies! Keskustalaisen ministeri Bernerin esitys perussuomalaisen ja kokoomuksen siunauksella romuttaa maailman parhaimman taksijärjestelmän. Sitä tosiasiaa on ihan turha täällä salissa kaunistella.

18.46 Katja Hänninen vas: Arvoisa puhemies! Liikennesektori elää tosiaan suurten multistusten aikaa. Nyt käsittelyssä oleva laki liikenteen palveluista eli vanhalta nimeltään liikennekaari on vain yksi osa tätä kokonaisuutta. Lakiesitys on laaja, eikä sitä tässä puheenvuorossa ole mahdollista käydä yksityiskohtaisesti läpi, joten nostan muutamia keskeisiä seikkoja esiin.

Lakiesitys parantui valiokuntatyöskentelyn aikana erityisesti valvonnan osalta. Oli ainoa järkevä ratkaisu palauttaa lakiin poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen valvonta-tehtävät. Myös nimen muuttaminen oli hyvä päätös. Valitettavasti valiokunnassa emme päässeet yksimieliseen lopputulokseen vaan lakiin jäi vielä kaksi suurta puutetta. Ensimmäinen koskee tavaraliikenteen harmaata taloutta ja toinen taksien sääntelyä. Ylipäätään harmaan talouden torjuntaa ei tässä laissa huomioitu riittävästi.

Me vasemmistoliitossa haluamme suojella kotimaista työtä ja rehellisiä yrittäjiä. Tavaraliikenneluvan rajoja ei pidä nostaa, vaan niiden tulisi olla 2 000 kilossa pakettiautojen ja 40 kilometrissä tunnissa traktoreiden osalta. Vasemmistoliiton tavoite on estää ja kitkeä harmaata taloutta sekä panostaa suomalaiseen osaamiseen ja yrittäjyyteen.

Taksien kohdalla valiokunnan tekemät muutokset olivat lähinnä kosmeettisia. Varsinainen ongelma eli asemapaikka- ja maksimihintasääntelystä luopuminen jäi ennalleen. Ymmärrän kyllä tarpeen sääntelyn muuttamiselle ja tavoitteet luoda uudenlaisia joustavia pal-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

veluita, mutta näiden muutosten hinta on liian kova etenkin harvaan asutulla alueella sekä kuvaannollisesti että konkreettisesti. Taksien hinnat nimittäin nousisivat siellä, missä kysyntää ei ole niin paljoa, ja taksien saatavuus ylipäätään heikentyisi. Lisäksi kyytien hintojen yksittäisiltä yliyönneiltä ei suojelisi mikään, mikä vaarantaa erityisesti ikääntyneiden ihmisten aseman.

Kaupungeissa tilanne olisi toinen. Täällä suuri tarjonta pitää huolen siitä, että hinnat ovat kurissa. Samalla kuitenkin voi tosin käydä niin, ettei taksinkuljettaja enää tule toimeen tekemällään työllä. Kuulimme viime perjantaina taksiryttäjien äänekkään protestin tätä lakia kohtaan. Olemme myös saaneet jatkuvasti viestiä taksikuskeilta sekä sähköpostilla että asiakkaina. Haluankin kiittää kaikkia viestin lähettäjiä, meille päätöksentekijöille on nimittäin todella tärkeää ja arvokasta saada kuulla eri tahojen näkemyksiä. Järkevintä tässä vaiheessa on jättää taksien sääntelyä koskevat pykälät pois laista liikenteen palveluista ja suunnitella ne paremmin ja riskit huomioon ottaen.

Arvoisa puhemies! Vasemmistoliitto korostaa, että emme ole esittäneet koko lain hylkäämistä. Liikenteen sääntely kaipaa uudistamista, ja on hienoa, että nyt vastataan tulevaisuuden tarpeisiin liikenteen digitalisaation ja liikennetiedon avaamisen osalta. Erilaiset uudet liikenteen palvelut ovat tärkeitä, jotta liikennetottumuksemme voivat muuttua ja voimme saavuttaa liikennesektorille asetetut päästövähennystavoitteet. Uudet liikenteen palvelut luovat myös uutta työtä. Tulemme näkemään liikennesektorilla seuraavien 15 vuoden aikana todella suuren muutoksen. Me emme nyt voi edes kuvitella, miten liikumme vuonna 2030, saati sen jälkeen. Siksi meidän täytyy katsoa avoimin mielin tulevaisuuteen ja luoda tilaa uusille ideoille. Samalla on kuitenkin pidettävä mielessä kirikkaana se, mikä on arvokasta: laadukkaat ja sujuvat koko maan kattavat palvelut, liikenneväylien kunnossapito, reilut pelisäännöt markkinoilla, veronmaksun ja valvonnan luotettavuus, päästöjen vähentyminen ja turvallisuus liikenteessä.

Arvoisa puhemies! Olisimme halunneet kestäväen ja ehyen kokonaisuuden laiksi liikenteen palveluista myös taksiliikenteen osalta. Näin ei valitettavasti käynyt, ja siksi vasemmistoliitto yhtyy sosiaalidemokraattien vastalauseeseen, jossa taksilainsäädäntö esitetään erotettavaksi nyt tässä käsiteltävänä olevasta laista. On pakko kysyä hallitukselta, kenen etu on tuhota suomalainen, yksi maailman luotettavin, parhain ja toimivin taksijärjestelmä.

18.51 Jyrki Kasvi vihr: Arvoisa puhemies! Viime vuosikymmeniä on leimannut tieto- ja viestintätekniikan nopea kehitys, joka ei osoita hidastumisen merkkejä. Päinvastoin: se kiihtyy. Tähänastinen digitalisaatio onkin vasta esimakua haasteista, joihin Suomen on lähivuosina kyettävä vastaamaan.

Liikenne on yksi digitalisaation radikaalisti muuttamista toimialoista, jo pelkkä tekniikan muutos on raju. Ensimmäiset robottilaivat seilaavat Suomen vesillä 20-luvulla. Ensimmäiset robottiautot ajavat Suomen teillä ensi vaalikaudella. Ensimmäiset drone-lähetit kuljettavat ostoksia Tallinnan kaduilla jo nyt. Mutta tekniikka on vain digitalisaation väline. Digitalisaatio ei tarkoita esimerkiksi drone-lähetettä vaan niiden mahdollistamia uusia liiketoimintamalleja ja arvoketjuja.

Hyvän vertailukohdan tarjoaa rautatie. Kun veturien höyryvoima korvasi hevosten lihasvoiman, syntyi aivan uudenlainen Suomi. Rautatien vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja talouteen olivat dramaattiset, mutta murros kesti vuosikymmenten ajan. Nyt kaikki tapahtuu nopeammin, paljon nopeammin. Sopeutumisaikaa on vain vuosia.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

Jotta Suomi voi olla edelläkävijä uusien liikenteen palveluiden kehittäjänä ja viejänä, Suomen liikennelainsäädännön on oltava mahdollistavaa ja neutraalia. Mitään liikennemuotoa on mahdotonta kapseloida toimialan muutosten ulkopuolelle. Se olisi yhtä järkevää kuin vossikkatoimiluvan sitominen hevosvoiman käyttöön olisi ollut sata vuotta sitten.

Tästä esityksestä käyty keskustelu on keskittynyt taksipalveluiden sääntelyn keventämiseen, mutta kyse on paljon kokonaisvaltaisemmasta murroksesta, joka kattaa kaikki liikenteen sektorit. [Eduskunnasta: Juuri näin!] Näin kokonaisvaltaisessa murroksessa on tietysti riskinsä, se on totta, ja nimenomaan meidän lainlaatijoiden tehtävä on ottaa ne huomioon, jotta pystymme paitsi hyödyntämään uuden tekniikan mahdollisuudet myös minimoimaan ainakin ennakoitavissa olevat riskit.

Liikenne- ja viestintävaliokunta tekikin perusteellista työtä, kuuli laajaa joukkoa asiantuntijoita ja kiinnitti huomiota useisiin kipupisteisiin. Toki ote olisi voinut olla tiukempikin, mutta liian tiukka sääntely voi ehkäistä paitsi riskit myös innovaatiot. Kilpailun rajoitukset rajoittavat väistämättä myös palveluiden kehittymistä. Hallituksen esityksen tavoitteena, kannatettavana tavoitteena, on kuitenkin nimenomaan mahdollistaa uusien, uutta tekniikkaa hyödyntävien, asiakkaiden tarpeista lähtevien liiketoimintamallien synty henkilö- ja tavaraliikennemarkkinoilla.

Arvoisa puhemies! Näin laajassa lakipaketissa on ongelmana, että kokonaisuudessa on väistämättä mukana myös sellaisia yksityiskohtia, joita on vaikeampi kannattaa. Esimerkiksi huoli harmaasta taloudesta on perusteltu, mutta siihen on mielestäni kiinnitetty valiokunnan mietinnössä ja lausumissa paljon huomiota. Lisäksi valiokunta teki esitykseen muutoksia, jotka ainakin auttavat torjumaan harmaata taloutta. Se ei tietenkään tarkoita, ettei tilanteen kehitystä tulisi seurata, kuten valiokunta lausumassaan edellyttää. Lisäksi valiokunta valtuutti poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen jatkamaan lain noudattamisen valvomista. Hallituksen esityksen olisi nimittäin voinut tulkita niinkin, että liikennepalveluiden luvanvaraisuutta ei olisi tien päällä valvonut kukaan. Joka tapauksessa tähän lakiin palataan vielä monta kertaa. Näin suuri paradigman muutos vaatii hienosäätöä, eikä toimintaympäristön kiihtyvä muutos ainakaan helpota asiaa.

Arvoisa puhemies! Valiokunnan mietinnössä on kuitenkin yksi kohta, jota en voi kokonaisuuden nimissäkään hyväksyä. Lakiesitys vapauttaisi traktoreilla tehtävät kuljetukset tavaraliikenneluvasta 60 kilometrin tuntinopeuteen asti. Esitetyn lupapoikkeuksen vaikutus luvanvaraisiin kuljetusmarkkinoihin ei olisi vähäinen, ja mikä tärkeintä, se heikentäisi liikenneturvallisuutta merkittävästi. Traktorilta edellytetään kuorma-autoihin verrattavaa jarrujärjestelmää vasta, kun sen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa. Myös ajokorttivaatimukset ovat traktoreilla kevyemmät: jo 15-vuotiaana voi saada LT-ajokortin, joka oikeuttaa ajamaan perävaunuineen traktoria, jonka enimmäisnopeus on se 60 kilometriä tunnissa. Kun tämä laki tulee voimaan, tiellä voi siis tulla vastaan ilman liikennelupaa ajavan, 15-vuotiaan kuljettama 60 kilometrin tuntinopeudella kulkeva, 15 tonnia painava traktori-perävaunuyhdistelmä, jossa ei ole edes kuorma-autojen jarruja. Siksi vihreiden vastalauseessa esitetään traktorien lupapoikkeuksen rajanopeuden laskemista 40 kilometriin tunnissa. Se parantaisi liikenneturvallisuutta ja vähentäisi vaikutusta luvanvaraisiin kuljetusmarkkinoihin mutta mahdollistaisi edelleen maatilayrittäjien oheisbisnekset, eli esimerkiksi hallo- ja hiekkakuljetukset.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Edustaja Kymäläinen, ja edustaja Kymäläisen puheenvuoron jälkeen tämän asian käsittely keskeytetään ja siihen palataan sen jälkeen, kun kaikki muut istunnon asiakohdat on käsitelty.

18.57 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Tämä on huono päivä monille Suomen kansalaisen hyvinä pitämille palveluille. Samaan aikaan, kun voimme lukea joukko-liikenteen loppumisesta monelta paikkakunnalta Suomessa, toteuttavat hallituspuolueet taksiliikenteen vapauttamista, toisin sanoen alasajoa. Olen pahoillani kaikille suomalaisille, ettei valiokunnassa kyetty edes näitä pahimpia virheitä korjaamaan.

Arvoisa puhemies! Valiokunnan mietintö on harvinaisen laaja, ja valiokunta on ottanut hallituksen esitykseen kantaa erityisesti perusteluteksteissä. Valiokunta on tehnyt kovasti töitä tämän eteen, ja tästä hallituspuolueiden edustajatkin kyllä ansaitsevat kiitoksen. Varsinaisia pykälämuutoksia on tullut jonkun verran, muun muassa se, että ensisijainen valvontavastuu on laajennettu Trafilta poliisille, Tullille ja Rajavartiostolle, mikä on hyvä asia.

Mutta kaiken kaikkiaan valitettavasti voi todeta, että valiokunta tuomalla toiveitaan valvonnasta, markkinavaikutuksista ja harmaan talouden torjunnasta on tehnyt lainsäädännöllisesti huonoakin tulkintojen toivomiseen perustuvaa työtä. Lainsäädäntömme perustuu kirjoitettuun pykäliin, joissa asian pitäisi olla yksiselitteisesti todettu. Mietinnössä valiokunta yrittää pelastaa perusteluteksteillään, mitä pelastettavissa on. Tämä on ollut, ikävä kyllä, tyypillistä koko vaalikauden ajan. Esimerkiksi kabotaasilainsäädännön kansallisten määritelmien purkamisen jälkeen liikenne- ja viestintäministeriö perusti työryhmän, jonka yhteenvedon loppulause oli tiivistettynä: "Harmaan talouden torjuntaan tähtäävästä sääte-lystä ei tulisi aiheutua suhteettomia kustannuksia tai rasitteita yrityksille tai kansalaisille."

Valiokunnan työskentelyn aikaan hallituspuolueet kipuivat selvästi monen lainkohdan kanssa, ja valiokunta esitti liikenne- ja viestintäministeriölle pykälämuutoksia, joita ei kuitenkaan suostuttu ministeriössä tekemään. Laajassa asiantuntijakuulemisessa tuotiin esiin useita lain ongelmia, joita meidän sosiaalidemokraattien vastalauseeseen on sisällytetty.

Arvoisa puhemies! Taksiliikenteen osalta meidän ja suuren osan kuulluista asiantun-joistakin mielestä suurin uhka taksiliikennelupien ja hinnoittelun vapauttamisessa on palveluiden keskittyminen kilpailuille markkinoille suuriin kaupunkikeskuksiin, joissa asiakaita riittää. Samalla syntyy myös vaara taksirytysten keskittymisestä suurten toimijoiden lähtiessä liikkeelle. Pienimmissä maakuntakeskuksissa hallituksen tavoitteet julkisesti ostettujen kuljetusten hinnan laskemisesta saattavatkin kääntyä nousuun, kun kilpailutuksissa onkin enää mukana yksi tai kaksi yritystä. Yksittäiset kansalaiset tuskin ovat enää mitenkään yhdenvertaisessa asemassa taksipalveluiden saatavuudessa. Harvemmin asutuilla alueilla ei enää taksia saa kohtuulliseen hintaan öisin tai viikonloppuisin, ja näin sanovat nuo taksiliikenteessä toimivat yrittäjät. Te kaikki voitte mennä todentamaan, mihin tämä johtaa jopa kaupungissakin. Menkää yksin naisena tai miehenä Tukholman Arlandan lentoasemalle kello 22:n jälkeen yrittämään saada taksia Tukholman keskustan hotelliin. Voi tulla useille orpo olo säällisestä hinnasta puhumattakaan.

Meidän sosiaalidemokraattien esityksen tavoitteena on taksipalveluiden nykyinen järjes-tämistapa, jolla turvataan yrittäjöpohjaisten taksipalveluiden mukaan lukien esteettömien palveluiden saatavuus koko maassa asemavelvoitteen myötä ja ehkäistään markkinoiden keskittyminen vilkkaimmille alueille sekä suuremmille taksirytyksille. Jatkossakin asetuksella määriteltävällä enimmäishinnalla estetään villi hinnoittelukuluttuuri alalla. Tak-siliikenteen poistaminen lakiesityksestä ei tarkoita, että vastustamme taksiliikenteen ke-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

hittämistä. Se tarkoittaa, ettei meidän mielestämme nyt esitetty täydellinen markkinoiden vapautus ilman vakuuttavia ohjauskeinoja ole paras tapa uudistaa taksipalvelujen tarjoamista. Taksipalveluita tulee kehittää kohti parempia digitaalisia palveluita pitäen mielessä teknologian kehitys ja jo nyt toimialan itsenäisesti tekemä kehitystyö.

Arvoisa puhemies! Lakiuudistuksen pitää taata tavarankuljetuksessa yhtäläiset toiminta- ja kilpailuedellytykset kaikille toimijoille. Tästä syystä esitämme tavaraliikennelupa-vaatimuksen alarajaksi 2 000 kiloa ajoneuvoille tai ajoneuvoyhdistelmille, kuten nykyisessäkin laissa. Vaikka pakettiautot eivät kilpaile täysin päällekkäin raskaamman kuorma-autokaluston kanssa, toisi esitetty muutos eriarvoisen kilpailuasetelman eri ajoneuvotyyppien välillä. Traktorien lupavaatimuksen ehdotamme muutettavaksi EU-asetuksen mukaiseen korkeintaan 40 kilometrin tunnissa nopeuteen. Traktorikalustoa käytetään pääasiallisesti maansiirtokuljetuksissa, joissa kuljetukset ovat lyhyitä joka tapauksessa. Jo tällä hetkellä traktoreiden osuus liikenneluvan alaisista maansiirtokuljetuksista on ajoneuvomäärällä mitattuna noin 40 prosenttia. Vaikutusta ei siis voi pitää vähäisenä kuljetusmarkkinoihin maansiirtoalalla ottaen varsinkin huomioon suuret erot kaluston teknisten tarkastusten ja vaadittavan kuljettajakoulutuksen määrässä. Esitetyllä muutoksella olisi todennäköisesti negatiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen traktorikaluston matalammasta ikärajasta, ajokorttivaatimuksesta sekä siitä johtuen, ettei ole esitetty katsastuspakkoa tulevassa katsastuslaissakaan huomioiden.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksen pahimpia puutteita on vaatimaton suhtautuminen harmaan talouden torjuntaan. Harmaan talouden myötä Suomi menettää vuosittain jopa miljardeja erilaisten verojen ja maksujen menetyksinä. Liikennesektori on yhdessä rakennusalan kanssa merkittävin harmaan talouden sektori. Kuljetusalan harmaan talouden osuudeksi on arvioitu noin 500 miljoonaa euroa. Joustavoittamalla sääntelyä vaatimusten ja valvonnan osalta hallituksen esitys asetti valiokunnan melko mahdollottoman korjausoperaation eteen. Suomalaisille yrittäjille, työntekijöille ja koko kuljetusalalle valvonta ja yhteiset vaatimukset merkitsevät reilua kilpailua, jossa parhaat yritykset pärjäävät, kasvavat sekä menestyvät, eivät ne, jotka välittelevät velvollisuuksiaan valvonnan puutteiden vuoksi. Kuljetustoimialalla harmaan talouden torjunta on ensiarvoisen tärkeää, jota ei tehdä vain silloin, kun siitä ei synny ylimääräistä työtä tai kustannuksia. Valitettavasti valiokuntamme joutui suurelta osin työssään varmistamaan nykytasaisen harmaan talouden torjunnan keinoja mietinnössään eikä usein peräänkuulutettuja uusia keinoja syntynyt lakiuudistuksen myötä.

Arvoisa puhemies! Olen havainnut, että monelle hallituspuolueiden maakuntaedustajalle tämä hallituksen esitys on ollut vaikea ja on esiintynyt tarvetta selittää myös mustaa valkoiseksi. Perussuomalaiset ovat kääntäneet takkiaan taksijärjestelmän puolustamisessa. [Ari Jalonen: Ei pidä paikkaansa!] Keskustan edustaja Pakkanen on ymmärrettävästi vastustanut esitystä ryhmässään ja valiokunnassa. Nämä ovat oireita, joita nousee esiin, kun hallituksen esitys on huono tai perustelut ovat ylimalkaiset ja vaikuttavuusarviot perustuvat toiveisiin. En ole lainkaan varma, kuinka helposti näitä virheitä seuraavat eduskunnat onnistuvat korjaamaan.

Tämä hallituksen esitys on myös aiheuttanut riitaa taksiryttäjien keskuudessa. Viime viikolla ollut mielenilmaus oli myös taksiryttäjien epäluottamuslause Taksiliittoa kohtaan. "Kyllä tämän kanssa voidaan elää" on lause, jonka moni taksinkuljettaja jättää allekirjoittamatta. Tilanne on kuvaava tämän hallituksen toiminnalle. Luodaan vahingossa tai tietämättäkin kaaos. Häviö on kansalainen, joka kaipaa luotettavia, turvallisia ja laaduk-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

kaita palveluja päivään, kellonaikaan ja sijaintiin katsomatta. On valitettavaa, että va-liokunnasta ei löytynyt rohkeutta tämän lain suurempiin muutoksiin. Edustajan tehtävänä on säätää hyviä lakeja kansalaisille koko valtakirjan antamalla painoarvolla eikä toimia hallituksen politiikan käsikassarana. Vaihtoehtomme antaa mahdollisuuden äänestää SDP:n minimikorjauslistan mukaisesti tai ainahan voi olla poissa äänestyksestä, jotta tämän esityksen mukanaan tuomat mustat aukot saadaan tilkittyä.

Andre vice talman Arto Satonen: I det här skedet avbryts den allmänna debatten och be-handlingen av ärendet. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt den allmänna debatten klockan 19.06.

Riksdagen fortsatte den allmänna debatten klockan 20.16.

Andre vice talman Arto Satonen: Nu fortsätter behandlingen av ärende 3 som avbröts ti-digare under detta plenum.

20.17 **Mirja Vehkaperä kesk:** Arvoisa puhemies! Käsittelyssä on laki liikenteen pal-veluista. Siinä yhdistetään henkilöliikenne ja tavaraliikenne ja lisäksi tuodaan mukaan tie-tojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus — digitaalisuus, lippujärjestelmät esimerkiksi.

Lain tarkoituksena on yhdistää liikenteen palveluita nykyistä paremmin niin, että eri lii-kennemuotoja yhdistetään tiedon avulla esimerkiksi juuri lippupalveluiden avulla, mutta mahdollistetaan matkaketjut, esimerkiksi oman auton käyttö, sen pysäköinti, junan lipun-käyttö ja sen jälkeen vaikka pyörälläajo jossakin kaupungissa. Voi ostaa koko tämän pake-tin yhdellä sähköpostilla tai lippujärjestelmällä ja toimia sen mukaisesti. Se siis helpottaa arkea kansalaisten palveluilla.

Samoin me haluamme, että kuljetuksia yhdistetään, siis niin tavara- kuin henkilöliiken-teen osalta. Salissa on käyty kovaa keskustelua siitä, mitä tulee tapahtumaan maaseudun liikennepalveluille. Erityisesti on otettu taksipalvelut tässä keskiöön, mutta tarkoitus on, että joka puolella Suomea liikkumisesta ei rangaista, päinvastoin sitä helpotetaan, ja myö-skin palveluita yhdistetään toisiinsa niin, että tulevaisuudessa esimerkiksi postipalvelut, henkilöliikenne, kaupalliset palvelut, mitkä tahansa kunnan ja kaupunkien järjestämät la-kisääteiset palvelut voidaan laittaa yhteen ja kuljettaa niitä eri puolille kuntaa ja kuntakes-kuksia. Liikennepalvelujen integraatio siis pyritään tekemään saumattomaksi kuljetuske-tjuksi.

Tässä vaiheessa tätä ensimmäistä liikennekaarta oli siis mukana henkilö- ja tavaraliiken-ne, mutta toisessa vaiheessa tulee mukaan juna-, lentoliikenne ja sitten meriliikenne. Siellä tarkastellaan näitten ketjujen sujuvuutta mutta myöskin ammattipätevyyksiä.

On huomattava, että asiakkaan pompottaminen lippuluukulta toiselle loppuu ja mahdol-lisuus yhdistää lippuja ja maksualustoja tässä helpottuu. Samalla myöskin kiinnitetään huomiota siihen, että liikkumisen kustannuksia pyritään alentamaan julkisella puolella, kun palveluita ostetaan, mutta toivottavasti myöskin asiakkaan palveluhintoja.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

Me annamme nyt tilaa ja päätösvaltaa kehittää kuljetuspalveluita alueelliset olosuhteet huomioiden ja asiakaslähtöisesti. Omassa maakunnassani on esimerkiksi olemassa kunta-kohtainen liikennekaari tai omanlainen viritys, jossa käydään läpi kaikki yhden kunnan käyttämät liikkumispalvelut ja -muodot. Tämä on hyvin järkipäistä siinä mielessä, jos halutaan esimerkiksi koulukyytejä tai palvelukyytejä yhdistää ja miettiä kustannustehokkuutta ja järkevyyttä siihen, miten ihmisiä saadaan liikkumaan eri muodoilla palveluitten perään. Se mahdollistaa myöskin uutta yrittäjyyttä, jota itse toivon, että liikenteen palveluihin tulee entistä enemmän mukaan.

Arvoisa puhemies! Keskiöön tässä liikennekaaren käsittelyssä ja valiokuntakäsittelyssä on joutunut taksilainsäädännön uudistaminen. Se herättää hyvin paljon mielipiteitä puolesta ja vastaan, mutta ennen kaikkea uusi luo aina epävarmuutta. On puhuttu siitä, miten yhdenvertaisesti tämä laki käsittelee kansalaisiamme taksiliikenteen osalta eri puolilla Suomea. Miten käy maaseudun palveluiden, nousevatko kustannukset vai laskevatko, kuka päättää hinnasta, miten taksien luotettavuudelle käy? Entä sitten kaikkienensa erilaiset kysymykset taksamittareista, kuitinantovelvollisuudesta, siitä, mitä velvollisuuksia taksinkuljettajan ammattipätevyydelle on asetettu? Hyvin paljon erilaisia kysymyksiä, joihin valiokuntatyöskentelyssä paneuduttiin ja pyrittiin säätämään ja katsomaan lakia sen kautta, että juuri tämä taksin palvelualltius, luotettavuus säilyisi tulevaisuudessa entistä paremmin. Sen vuoksi tehtiin useita täsmennyksiä mietintöluonnokseen, ja ennen kaikkea lähdettiin siitä, että tulevaisuudessa taksipalvelu on edelleenkin luvanvaraista. Tarvitaan taksilupa, ajolupa ja taksin ajoneuvolupa taksitoiminnan harjoittamiseen. Ammattipätevyysvaatimuksia pistettiin myöskin paljon mukaan siitä, minkälaista ammattipätevyyttä edelleenkin taksinkuljettajalta vaaditaan.

Teknologianeutraalisuudesta taksamittarin osalta sanon sen, koska myöskin talousvaliokunta otti siihen kantaa, että taksamittaritan edelleenkin säilyvät vaatimustasolla. Pitää siis olla taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan vastaavat mittaustiedot, sen luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso. Täällä salissa on moneen kertaan sanottu, että taksamittarit poistuvat. Kun olen ammattilaisilta sitä kysynyt, niin moni luottaa edelleenkin siihen taksamittariin ja tulee varmasti sen mukaan myöskin toimimaan. Mutta teknologianeutraalisuus haluttiin tuoda mukaan myöskin tähän taksamittarilogiikkaan.

Kuitinantovelvollisuus säilyy myöskin. Kuitinantovelvollisuus on pääsääntö ja siitä on poikkeuksena lähinnä jotkut sähköisesti, esimerkiksi tilauksen yhteydessä, suoritettavat maksut, ja nämä maksut on sähköisesti todennettava ja niin edelleen. Eli kyllä tässä hyvin paljon otettiin kantaa siihen, että luotettavuus edelleenkin säilyy.

Taksinkuljettajalta, niin kuin sanoin, edelleen sitä lupaa — ajolupaa, taksilupaa ja taksin ajoneuvolupaa — tarvitaan, mutta mitä tulee taksinkuljettajan ammattipätevyyteen, niin hänen on oltava soveltuva henkilö alalle ja hänen on omattava tarvittavat tiedot ja osaamiset. Me tässä valiokuntakäsittelyssä toimme uuden elementin esiin, eli kun se kurssittaminen, koulutus, pakollisuus poistuu, niin silti kuljettajan koe mittaa sen, kuinka ammattipätevä kuljettaja tulevaisuudessa kuitenkin on.

Kaikkienensa voidaan sanoa, että olemme uuden edessä. Liikenteen palvelut muuttuvat, voi sanoa, melkein lainsäädännöstä huolimatta. Niin linja-autopuolella kuin junapuolella olemme sen vastikään nähneet, ja kyllä taksiala on aivan olennainen osa meidän liikenteen palveluja. Toivon, että tämä laki menee eteenpäin ja pystymme matkaketjuja soveltamaan niin, että myöskin taksit ovat osa meidän matkaketjua.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

20.26 **Ari Torniainen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Liikennekaari tai oikeastaan nyttemmin laki liikenteen palveluista on merkittävä ja kunnianhimoinen lakipaketti, jolla on käytännön toimeenpanossa onnistuessaan positiivisia vaikutuksia liikennejärjestelmämme toimivuuteen ja saatavuuteen. Tämä lakipaketti voi luoda myös kokonaan aivan uusia liiketoimintamahdollisuuksia, edistää kilpailua ja mahdollistaa ihmisille sekä tavaroille nykyistä sujuvamman ja tehokkaamman liikkumisen niin kaupungeissa, taajamissa kuin maaseudullakin.

Tässä isossa lakipaketissa asiakas on keskiössä, kun tähän asti liikenteen kehittäminen on ollut hyvin paljon järjestelmäkeskeistä. Koska kyseessä on iso muutos nykyjärjestelmään, niin aivan ymmärrettävästi asiaan liittyy myös paljon huolenaiheita ja epävarmuutta. Nyt tässäkin tänään keskustelussa ja tuon puolen vuoden aikana, mitä se oli liikenne- ja viestintävaliokunnassa käsittelyssä, nämä asiat ovat konkretisoituneet etenkin taksialalla.

Erityisen tärkeää on seurata ja varmistaa asiakkaan aseman, palveluiden, alueellisen saatavuuden, markkinoiden kilpailuedellytysten tasapuolisuuden sekä uudenlaisten liikennepalveluiden syntyminen tavoitteiden toteutumista jatkossa. Samoin esimerkiksi sääntelyä ja toimintaa on tarpeen seurata hyvinkin tarkasti nimenomaan harmaan talouden torjumisen näkökulmasta.

Koko tässä isossa tulevaisuuteen tähtäävässä asiassa ovat eniten keskusteluttaneet ja asarruttaneet taksit ja taksialan tulevaisuus. Omasta mielestäni on hyvä, että taksiala on mukana tässä lakikokonaisuudessa. Mikäli se olisi jätetty kokonaan tämän lain ulkopuolelle, niin todennäköisesti se ei olisi ollut myöskään taksialan etu. Myöskin Taksiliitto on itse halunnut, että taksit ovat tässä liikennekaareissa tai laissa liikenteen palveluista mukana.

Nyt ehdotetun taksijärjestelmän on arvioitu edistävän resurssien tehokasta käyttöä ja helpottavan kuljetusten yhdistämistä. Toki on tässäkin yhteydessä todettava, että valiokunnan laajassa kuulemisessa asiantuntijat ovat sekä kannattaneet että vastustaneet esitettyjä uudistuksia. Huolta on ollut etenkin taksien saatavuudesta haja-asutusalueilla, taksipalveluiden korkean laadun säilymisestä ja hiljaisten viikonloppujen ja öiden hinnoista.

Taksiliikenteen suurimmat muutokset ovat nyt lupakiintiöjärjestelmästä luopuminen sekä asemapaikka- ja enimmäissääntelyn muuttaminen. Valiokunnan käsittelyssä ja mietinnössä on kiinnitetty erityisesti huomiota muun muassa taksiliikenteen palvelun laatuun, kuljettajan lupavaatimuksiin ja hinnoitteluun.

Valiokunta haluaa turvata taksiasiakkaiden oikeusturvan säilyttämällä Trafín määrittelemän taksinkuljettajan kokeen, jossa vaaditaan muun muassa ainakin toisen kotimaisen kielen osaaminen, nimenomaan suomen kielen osaaminen, ja riittävä paikallistuntemus. Taksinkuljettajalla tulee olla edellytykset huolehtia asiakkaan turvallisuudesta ja ottaa huomioon mahdolliset toimintarajoitukset. Taksinkuljettajilta edellytetään jatkossakin ammattitaitoista ajotaitoa ja henkilökohtaista soveltuvuutta tähän vaativaan työhön. Nyt taksiluvan haltijoista tulee aidosti yrittäjiä, jotka myös vastaavat, että heillä on ammattitaitoiset taksinkuljettajat jatkossakin. Taksiliikenteen harjoittaja vastaa, että taksinkuljettajalla on taksinkuljettajan ajolupa.

Itseäni, kun olen kuunnellut tämpäpäiväistä keskustelua, harmittaa se, että monissa puheenvuoroissa on tavallaan syyllistetty taksinkuljettajia ja taksialaa aivan turhaan, sillä he ovat ammattitaitoisia ja palvelevaa väkeä kyllä tänäkin päivänä.

Kun nyt taksipalvelun hintasääntely muuttuu, niin jatkossa Trafi voi puuttua asiaan, mikäli hinnoittelun osalta todetaan olevan merkittäviä ongelmia. Valiokunnassa on kannettu huolta myös taksien tunnistettavuudesta. Siksi on tärkeää, että taksiliikennettä suorittavan

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

ajoneuvon tulee olla asiakkaan tunnistettavissa. Samoin asiakkaan oikeusturvan kannalta on tärkeää, että hinnoittelu on selvästi tiedossa ennen matkan alkua ja että asiakas saa maksustaan taksamittarin tai vastaavan laitteen osoittaman kuitin. Jatkossakin siis takseissa vaaditaan taksamittari tai luotettavuudeltaan ja tietosuojaltaan vastaava laite, kun hinta perustuu matkan tai matka-ajan mittaamiseen.

Kaiken kaikkiaan tämä laki liikenteen palveluista on ihmisten liikkumista ja tulevaisuuden tarpeita mahdollistava lakikokonaisuus, jota tulevat jatkossa täydentämään jo valmistelussa oleva kakkosvaihe sekä aikanaan myös kolmosvaihe. Siten saadaan sitten kaikki liikennemuodot samalle viivalle.

Arvoisa puhemies! Valiokunnan mietinnössä olevat kolme lausumaa ovat aivan aiheellisia ja perusteltuja. Niissä kiinnitetään huomiota siihen, että luvanvaraista liikennettä koskevan sääntelyn noudattamisen viranomaisvalvonta säilyy tehokkaana eikä lupasääntelyn keventämisen myötä saa syntyä harmaaseen talouteen tai markkinahäiriöihin liittyviä ilmiöitä sekä myös että valtioneuvosto seuraa tiiviisti nyt säädettävän lakikokonaisuuden vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa viipymättä toimiin sääntelyn muuttamiseksi.

20.33 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Hyvät edustajat! Laki liikenteen palveluista on nyt ollut salikäsittelyssä tänään, ja itse asiassa tämä on lähes vuoden ollut eduskuntakäsittelyssä eri vaiheissa. Matkan varrella hallituksen esitys on muuttunut toki paljon, ja tänään on sitten lopullisen esityksen salikeskustelun vuoro. Laissa lähdetään liikkeelle siitä, että henkilökuljetukset ja niihin läheisesti liittyvät kuljetukset edustavat noin 30 miljardin euron liikevaihtoa Suomessa ja siitä yksityisautoilun osuus on erittäin merkittävä, laskentatavasta riippuen siellä yli 90 prosentin luokkaa. Tänään suurimman huomion on keskustelussa saanut taksiliikenne, jonka osuus tästä potista on noin 1,5 prosenttia. Voimme siis syyllä sanoa, että taksiliikenne on merkittävin osa suomalaisesta henkilöliikenteestä, jos tätä keskustelun määrää mietitään. 1,5 prosenttia on kuitenkin alan liikevaihto koko potista, ja täysin vaille huomiota on jäänyt yksityisautoilu, jonka osuus on sen lähes 90 prosenttia. Mielestäni tähän olisi tullut kiinnittää huomio paljon suuremmassa määrin, kun kaiken kaikkiaan tänään on keskusteltu laista liikenteen palveluista.

Hyvää tässä hallituksen esityksessä on digitalisaation eteneminen, muun muassa lip-pukäytäntöjen yhtenäistämisessä eri kuljetusvälineiden kesken ja aikatauluinformaatio. Aikatauluista tiedottaminen on tätä päivää, ja se on digitalisaation kautta hyvä asia.

Taksien merkitsemiseen, taksikupuun, taksivaloon, on myös valiokuntakäsittelyssä kiinnitetty huomio. Muistuttaisin kuitenkin, että jo olemassa oleva taksi Suomessa on hyvin merkitty taksikuvulla ja taksivalolla. Tässä hallituksen esityksessä on nostettu tämäntyyppisiä itsestään selviä asioita esille, jotta se päähuomio ilmeisesti saataisiin käännettyä siitä suurimmasta kysymyksestä pois.

Hyvää tässä esityksessä on myös nuorten yrittäjien alalle tulo. Heille ei ole juurikaan mitään vaatimuksia alalle tulolle. Nuhteettomuus, ja kun rikostausta on puhdas, niin lupa taksiyrittäjälle heltiää, ja kun se lupa on yrityskohtainen, niin määrä sääntelystä luopumisen myötä lupia tulee niin paljon kuin haluaa. Nuoret yrittäjät varmaan kiittävät tästä asiasta, ja täällä salikeskustelussa on tänään hehkutettu myös paljon tämän asian puolesta.

Hyvää tässä varmaan on tämä vapaa hinnoittelukin, koska toki markkinataloudessa jos eletään, vapaa hinta on aina se, mikä sillä hetkellä siitä kyydistä on maksimaalisesti saatavissa. Tästä myös nuoret yrittäjät varmasti kiittävät, koska vapaa hinnoitteluhan mahdollistaa myös huippuhinnat. Toki hintajoustoa tulee varmaan olemaan verrattuna nykyiseen

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

tämän päivän kiinteätaksaiseen hintajärjestelmään, mikä Suomessa on ollut. Tässä vapaassa hinnoittelussa Trafilla on sitten mahdollisuus määritellä joku kattohinta, mutta jokainen voi kuvitella, että jos vappuaatonyönä koee, että on satasen maksanut jostain kyydistä, niin kannattaako yöllä Trafin virkamiehelle soittaa ja alkaa nuhtelemaan ja vaatia asiasta oikaisua? Tämä on sellainen kaunis toive, mutta ei normaalielämässä tule kyllä toteutumaan tällainen hintasääntely. Tietenkin sitten, jos jatkuvaa ylihinnoittelua jollain alueella on, Trafi voi puuttua, mutta siinäkin tapauksessa ollaan jo koko lailla myöhässä, ja voin sanoa, että kun maito on kaatunut, niin turhaa sitä on enää pyristellä.

Itse haluaisin tässä hallituksen esityksessä ja valiokunnan mietinnössä vertailla tilannetta nykytilaan, koska tänään on käyty keskustelua siitä, mikä muuttuu ja mitä hyvää tässä uudessa esityksessä on. Lupa on edelleen toki taksille edellytys, ja lupa on tulevaisuudessa sitten yrityskohtainen. Tänä päivänä lupa on autokohtainen, ja esimerkiksi luvan myynti ei ole mahdollista, vaan se lupa luovutetaan pois takaisin ely-keskukselle, ja tällä lailla seuraava yrittäjä, joka aloittaa, pääsee mahdollisimman pienin kustannuksin aloittamaan, koska hänen ei tarvitse itse liikenneluvasta maksaa kuin niin sanottu leimavero, mikä on tänä päivänä muutaman sata euroa. Tätä on kovasti hehkutettu, että tämä on hyvä asia, koska tästä tulee myyntitavaraa. Itse alalla 26 vuotta toimineena tiedän, että mikäli aletaan tekemään bisnestä liikenneluvilla, se nostattaa välittömästi taksan hintaa ja näin kulluttajat sen maksavat. Mutta näin on tänään keskustelussa moneen otteeseen todettu, että tämä on hyvä asia. Itse pidän sitä haitallisena ja huonona asiana.

Kyytien yhdistelyä on kovasti hehkutettu tässä uudessa esityksessä, ja se toki tulevaisuudessa voi olla mahdollista. Tänä päivänä kuitenkin lainsäädäntö estää vielä elintarvikekuljetuksen, tavarankuljetuksen ja henkilökuljetuksen yhdistämisen säännöllisesti, koska elintarvikekuljetuksissa on määrätty kylmä- tai lämminsäädökset. Tänä päivänä taksi ei ole siihen tarkoitukseen sopiva. Myös erilainen arvonalisäveropohja elintarvikkeitten kuljettamisessa, tavarankuljetuksessa ja henkilökuljetuksessa on iso kynnyskysymys, ja luulen, että käytännön ongelmia myös tästä syntyy. No, tätä on pidetty uudistuksena, mutta moneen otteeseen on todettu, että postin kuljettamista on taksi hoitanut Suomessa jo viime vuosisadalta — joten se siitä uudistuksesta.

Kilpailun edellytyksethän tässä tietenkin on aina se yksi asia, mitä halutaan verrata, ja täällä on annettu ymmärtää, että tasapuoliset kilpailun edellytykset on lain suuri tavoite. Se pitää paikkansa, se on hyvä tavoite, mutta erilainen autoveropohja, autoverosäädökset, mitkä ovat tällä hetkellä vielä voimassa — ja tässäkin esityksessä erityisesti painotetaan, että autoveroasiaan ei puututa — luovat jo sellaisen tilanteen, että nuo tasapuoliset kilpailun edellytykset eivät toteudu. Autoveroasiahan sinällänsä on hyvä: taksin autoveroetu, 4 800 euroa, säilyy. 1.7.2018 sitten kaikilla, joilla on se taksilupa taskussa, on mahdollisuus ostaa autoverovapaa auto, mutta mitään velvoitetta ei ole aloittaa taksiliikennettä, koska luvansaanti ei ole millään lailla velvoittava vaan taksiluvan voi hankkia kuka vain Suomessa ja niin mennä sitten autokauppaan ja ostaa tällaisen autoveroetuauton pois itselleen ja ajella sitten sillä siviiliajona niin paljon kuin haluaa, koska millään lailla ei velvoiteta liikenteen aloittamista. Tänä päivänä, mikäli haluaa taksiluvan ja ottaa veroedun, on ehdottomasti kuuden kuukauden sisällä aloitettava liikennöinti — ellei, niin luvan joutuu palauttamaan ely-keskukselle ja toki autoveroedunkin joutuu sitten maksamaan autokauppiaille, mikäli on kerennyt auton ostaa. Elikkä tänä päivänä se on velvoite aloittaa, tulevaisuudessa siinä ei ole mitään velvoitetta.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

Harmaan talouden ongelmiin on myös kiinnitetty täällä paljon huomiota, ja tämä esitetty lainsäädäntöuudistus verrattuna nykytilaan on erittäin monilta osin selvästi löysempi ja mahdollistaa monella tapaa harmaan talouden tulon takaisin alalle, elikkä palataan noin 20 vuotta ajassa taaksepäin ja otetaan nämä Ruotsin 20 vuoden takaiset esimerkit käyttöön Suomessa. Tämä on erittäin valitettavaa minusta, koska tässä olisi ollut mahdollisuus ottaa naapurimaasta esimerkkiä ja mennä edes siihen, missä Ruotsi tällä hetkellä on. Siellähän on monessa asiassa tultu takaisin, mutta valiokunnassa ja hallituksen esityksessä ei haluttu ottaa Ruotsista eikä myöskään Tanskasta esimerkkiä vaan haluttiin käydä tämä asia. Tämä asiahan ei ole missään maailmassa toteutunut niin. Kun liikennesäätelystä on luovuttu, missään päin maailmaa tämä ei ole lähtenyt laskemaan kyytien hintoja eikä juurikaan taloutta parantanut, vaan on lähdetty, voisiko sanoa, montun kautta aina yrittämään ja sitten asioita on jouduttu uudestaan palauttamaan.

Taksien saatavuudesta on täällä kannettu myös huolta. Itse näen, että haja-asutusalueilla taksin saatavuus heikkenee nykypäivästä, koska tänä päivänä asemapaikkavelvoite on ja päivystysvelvoite ja kohtuullisen etäisyyden päästä on taksi saatavissa joka puolella Suomea. 1.7.2018 tämä velvoite sitten poistuu, ja sitten mennään kysynnän ja tarjonnan mukaan, ja jokainen voi kuvitella tilanteen, miten silloin käy: saatavuus heikkenee, ja toki sitten hintakin siinä kyseisessä kyydissä aina menee markkinoiden mukaan. Maaseudun palveluista on kannettu myös huolta, ja tämä saatavuuskysymys koskee erityisesti maaseutua. Palvelut siellä mielestäni ovat selvästi uhanalaiset.

No, Ruotsin ja Tanskan esimerkkiä tuossa jo mainitsinkin. Olisin nähnyt viisaana, että Suomi olisi ottanut naapurimaista nyt esimerkkiä ja mennyt tässä säädannössä Ruotsin nykytilannetta vastaavaan tilanteeseen, kun haluttiin uudistuksia tehdä. Siellähän on nämä säädökset ja harmaa talous saatu nyt hyvin hanksaan.

Vielä muutama sana taksien koulutuksesta ja kuljettajien koulutuksesta: Nyt yrittäjäkoulutusta ei vaadita...

Puhemies Maria Lohela: Edustaja Pakkanen, joudun muistuttamaan, että se 10 minuutin suositus on kaikille sama puheenvuoron enimmäispituudeksi.

Okei, voin sitten jatkaa myöhemmin... Minulla olisi ollut kaksi kohtaa, mutta otan uuden 10 minuuttia sitten illan mittaan. Selvä, kiitoksia.

20.44 **Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Lyhyesti omalta osaltani tähän liikennekaarikeskusteluun vielä sen verran, että erittäin suuresti arvostan suomalaista taksiyrittäjyyttä, siellä ovat todelliset alan ammattilaiset. Ja tämä uusi lainsäädäntö, mikä nyt on saanut liikennevaliokunnan mietinnössä lopullisen muotonsa, on mielestäni kohtuullisen hyvä kompromissi. Totta kai sinne jää vielä muutamia ongelmia, joista emme kaikkea edes tiedä vielä, koska uusi lakihan ei ole voimassa ja uutta käytäntöä olemassa, mutta onneksi laissahan on ihan selkeät, liikennevaliokunnan hyväksi harkitsevat lausumaehdotukset, joiden perusteella sitten seurataan tilannetta ja tarvittaessa puututaan niihin ongelmiin, mitä uusi lain tilanne aiheuttaa.

Ja kun edustaja Markku Pakkanen omassa puheenvuorossaan erinomaisesti nosti esille näitä eri vaihtoehtoja ja eri ongelmia, mitä siihen voisi liittyä, niin allekirjoitan ne hänen puheensa kaikki teesit. Ja toivon hartaasti, että kun uusi laki tulee voimaan, niin jos niitä ongelmia tulee, niihin sitten aidosti ja välittömästi puututaan. Meillähän on läntisessä naa-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

purissa Ruotsissa tästä esimerkkejä, mitä pahimmillaan voisi olla se taksiliikenteen epäonnistuminen, jos lainsäädäntö ei vastaa olemassa olevia olosuhteita. Mutta uskon, että liikennevaliokunta on tätä asiaa asiantuntijakuulemisissa ja omassa pohdinnassaan tarkasti miettinyt, ja mielestäni lopputulos, mikä on nyt saatu aikaiseksi, on hyvä, ja sitä tulee siten parantaa lähiaikoina tulevilla mahdollisilla lain korjauksilla.

Sitten vielä yksi asia, arvoisa rouva puhemies, on tämän tavarakuljetusliikenteen puolella. Olen hyvin tyytyväinen siitä, että traktorien liikennelupamenettely poistuu. Liikennetraktorithan nykyisin pystyvät hyvin kätevästi kuljettamaan isojakin kuormia ja ihan turvallisesti, ja ne ovat hyviä esimerkiksi maaseutuolosuhteissa. Siellä, missä kuorma-autoja ja isoja kaivinkoneita ei ole nopeasti saatavilla, tuommoinen liikennetraktori, jossa on etukuormaaja, kyllä aika hyvin pystyy muun muassa teiden sorastukset hoitamaan itsenäisesti ilman sen suurempia apuja. Siitä on suuri apu, ja se toimii todella tehokkaasti, ja nyt, kun siltä liikennelupamenettely poistuu, se on monelle nuorelle yrittäjälle erittäin merkittävä asia.

20.46 Jukka Kopra kok: Arvoisa rouva puhemies! Käsillä oleva esitys laiksi liikenteen palveluista on huomattava ja kunnianhimoinen lainsäädäntöhanke. Tarkoitus on modernisoida liikenteen palveluiden sääntelyä ja tarjota toimijoille tasapuolisempia kilpailun mahdollisuuksia. Esitys vaikuttaa henkilö- ja tavaraliikenteen palveluiden sääntelyyn. Liikennepalvelut ovat kautta maailman muuttumassa kovasti johtuen teknologian kehityksestä ja uusista palveluinnovaatioista. Suomen lainsäädäntö ei ole tunnistanut maailman muuttumista, ja siksi lakia on uudistettava. Lainsäädäntömme on oltava sellaista, että se mahdollistaa kehityksen ja eteenpäinmenemisen.

Liikennepalveluiden ja maailman muuttumisen vaikutuksia on vaikea yksityiskohtaisesti ennustaa ja arvioida, ja siksi valiokunta on rajoittanut hallituksen esittämiä muutoksia joiltain osin sekä korostaa mietinnössään vaikutusten tiiviin seurannan ja tarvittaessa nopean reagoinnin merkitystä. Lain uudistamisen onnistumisen kannalta on kriittisen tärkeää seurannalla varmistaa, että lain tavoitteet saavutetaan asiakkaan aseman, palveluiden saatavuuden, sääntelytaakan vähentämisen, markkinoiden ja kilpailun tasapuolisuuden sekä uudenlaisten liikennepalveluiden syntymisen osalta.

Kun rajapinnat liikkumispalveluja koskeviin olennaisiin tietoihin avataan ja säädetään niiden yhteistoiminnasta, syntyy mahdollisuuksia uusille markkinointi-, myynti- ja palveluntuottamistavoille. Tarkoitus on edistää palveluiden kehittymistä asiakkaiden ehdoin vapaan ja terveen kilpailun periaatteita noudattaen. Palveluntarjoajat voivat avoimien rajapintojen avulla kehittää liikkumispalvelutuotteita, auttaa asiakkaita matkaketjujen hahmottamisessa ja ostamisessa ja niin edelleen. Näitä MaaS-palveluita ja -innovaatioita edistämällä voidaan saada suomalaisille yrityksille uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja mahdollisesti jopa merkittäviä vientituotteita.

Joukkoliikenteen osalta tässä uudistuksessa poistetaan kansallinen vaatimus erillisestä reitti- ja kutsuliikenneluvasta. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyksiä kevennetään. Tavaraliikenteen harjoittajalta ei jatkossa vaadita pakollista yrittäjäkoulutusta alle 3 500 kilon painoisien kaluston osalta ja liikenteen harjoittamisen luvanvaraisuuden raja nostetaan niin ikään 3,5 tonniin. Yli 2 000 kilon painoisella autolla tavarankuljettaminen ammattimaisesti vaatii siis kuitenkin rekisteröitymistä Trafín rekisteriin.

Arvoisa puhemies! Liikennekaaren valiokuntakäsittelyssä ylivoimaisesti eniten aikaa ja työtä oli taksiliikenteen muutoksien ja niiden vaikutusten pohdinnassa. Valiokunta ei hy-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

väksynyt alkuperäistä ministeriön esitystä sellaisenaan, vaan sitä täydennettiin matkan varrella, ja sen lisäksi valiokunta otti mietinnössään kantaa taksipalveluiden järjestämiseen. Valiokunta on siis neuvotellut ministeriön kanssa lukuisia muutoksia matkan varrella.

Taksijärjestelmässä on siis tapahtumassa kolme isoa muutosta: luopuminen lupien määräsääntelystä, hintasääntelystä ja asemapaikkavelvoitteesta. Näiden muutosten vaikutuksia henkilöliikennepalveluihin on haluttu arvioida huolellisesti. Taksiliikenteen osalta valiokunnassa on käyty suuri määrä keskusteluja ja kuultu lähes 70:tä asiantuntijaa. Huomionarvoista on, että perustuslakivaliokunta on lausunnossaan katsonut, että taksilupien määräsääntelystä luopuminen on valtiosääntöoikeudellisesti perusteltua.

Taksiliikenneluvan saanti siis helpottuu merkittävästi. Enää se ei myöskään ole ajoneuvokohtainen. Lupaa ei kuitenkaan saa kuka tahansa jatkossakaan, vaan tietyt perusehdot on täytettävä.

Alun perin esitysluonnoksen ajatuksena oli luopua kuljettajan ajoluvasta. Ajolupa säilyy. Kurssivaatimus helpottuu olennaisesti, mutta kuljettajan soveltuvuus ja taidot mitataan kokeella jatkossakin ja tietty taito ja taso ja kyvyt on oltava. Valiokunta muun muassa li säsi lakiin vaatimuksen, että kuljettajan kielitaito ja esteettömyysosaaminen mitataan kokeella.

Taksin on oltava asiakkaalle helposti tunnistettavissa. Tästä säädellään erikseen. Kokoomukselle on tärkeää, että oikeus taksitunnisteiden käyttöön on vain taksiluvan haltijoilla. Tällä hetkellä keltaisen kuvun voi autonsa katolle laittaa kuka tahansa, eikä sitä ainakaan lailla ole kielletty.

Taksamittaria vastaava järjestelmä on oltava käytössä jatkossakin. Valiokunta on asettanut tälle minimivaatimukset ja vaatii, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset vaadittavista laitteista. Luotettavuuden tason on oltava vähintään samalla tasolla kuin nykyisissä taksamittareissa. Havaintojeni mukaan ei yksikään liikenteen välityspalvelu tällä hetkellä, ei suomalainen eikä ulkomainen, ole vielä toteuttanut taksamittarin korvaavaa järjestelmää, joka täyttäisi nyt asetettavat vaatimukset, joita valiokunta penää, ja jossa esimerkiksi olisi automaattinen digitaalinen rajapinta sen varmistamiseksi, että yhteiskunnalliset velvoitteet varmasti tulevat hoidettua.

Erityisen tarkkana tulee olla ulkomaisten välityspalveluiden osalta muun muassa sen suhteen, että arvonlisävero ja muut vastuut maksetaan Suomeen. Tällä hetkellä asia ei ole mitenkään itsestäänselvä. Edelleen: Joidenkin ulkomaisten välityspalveluiden osalta on viitteitä siitä, että rahaliikenteen ja varsinaisen välityspalvelun hoitavatkin eri yhtiöt. Suomalaisen viranomaisen on seurattava toimintojen asianmukaisuutta tarkasti, sillä tällainen järjestely hämärtää vastuuta ja antaa perusteen tarkastella perusteellisemmin kyseisten yritysten tahtoa hoitaa yhteiskuntavastuunsa. Luonnollisestikaan uutuuksien huumassa ei tule sallia minkäänlaista ketkuilua tai puliveivausta veronmaksun, vakuutusten tai muiden työntantajamaksujen suhteen.

Valiokunta sisällytti mietintöönsä kolme lausumaa, joilla valtioneuvosto käytännössä velvoitetaan seurantaan ja toimiin mahdollisten markkinahäiriöiden syntyessä ja harmaan talouden suhteen. Edelleen: eduskunta vaatii valtioneuvostolta selvityksiä tämän lain vaikutuksista aina vuoteen 2022 asti, ja tarvittaessa valtioneuvoston on ryhdyttävä viipymättä toimiin sääntelyn parantamiseksi, mikäli aihetta on.

Arvoisa puhemies! On kysytty, tarvitaanko tällaista uudistamista lainkaan. Mielenkiintoinen piirre asiantuntijakuulemisissa oli se, että kukaan kuultavista tai keskusteluun osallistuneista ei missään vaiheessa sanonut, että taksialalla tai henkilöliikenteessä menisi lii-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

ketoiminnallisesti hyvin ja että nykytilanne kannattaa säilyttää tällaisenaan. Olen keskustellut kymmenien taksiyrittäjien ja taksikuskien kanssa, eikä heistä yksikään ole todennut, että ajettavaa on ihan riittävästi eikä enempää kaipaisi. Päinvastoin: jos jostain ollaan oltu yhtä mieltä, niin ainakin siitä, että kyytejä ja ajettavaa pitäisi olla enemmän. Toisaalta on käynyt myös ilmi, että kuljettajia on vaikea saada.

Nykykäytäntö on hankala, ja muutoksia siis tarvitaan. Varmasti moni taksialan toimija joutuu miettimään omia toimintatapojaan. Kilpailun kirittävä vaikutus on yleisesti tunnettu talouden tosiasia. Kun kilpailu lisääntyy liikennealalla, kuluttajan liikkumispalvelun hintalapun voi kokonaisuutena tarkastellen odottaa pienenevän ja laadun paranevan. Kun palveluja tarjotaan, yhdistellään ja käytetään monipuolisemmin ja tehokkaammin, on tämä oletus perusteltu. Jos näin ei käy, on viranomaisen ja lainsäätäjän puututtava asiaan ja ohjattava säädöksillä siten, että tämänkin lakihankkeen perimmäinen tarkoitus toteutuu. Esimerkit maailmalta kertovat, niin kuin täällä tänään on todettu moneen kertaan, ettei tässä onnistuminen ole mitenkään itsestäänselvää, ja siksi seuranta on tarpeen.

On erityisen tärkeää, että kilpailutilanne on reilu eikä kukaan saa epäreilua kilpailuetua esimerkiksi ulkomaisesta alemmasta verokannasta tai muusta vastaavasta. Tähänkin valtiokunta on kiinnittänyt huomiota. Kysymysmerkkejä on, sitä on turha kiistää. Esimerkiksi taksien saatavuutta jatkossa on seurattava. Erityisesti haja-asutusalueilla asemapaikkavelvoitteen poistumisen myötä on riski, ettei kyytiä ole tarjolla silloin, kun sitä tarvitaan. Tähän on puututtava tarvittaessa ohjaavin toimin. Mikäli näin käy jossain säännöllisesti, voi alueen liikenteestä vastaava viranomainen soveltaa palvelusopimusasetuksen mukaista menettelyä ja hankkia taksiliikennettä avoimena, joukkoliikenteeseen verrattavana liikenteenä. Tällöin maksajana olisi yhteiskunta eikä taksiyrittäjä niin kuin tällä hetkellä.

Summa summarum: Edessä on suuri muutos liikenteen palveluissa. Tilanne on uusi ja tarjoaa uusia mahdollisuuksia. Tämän lain myötä Suomeen syntyy aito liikkumispalvelumarkkina ja mahdollisuuksia uudentyypiselle liiketoiminnalle ja uusien innovaatioiden helpommalle soveltamiselle. Tiedän, että joitain uudistus arveluttaa, ja toisaalta tiedän, että moni suhtautuu tähän innostuneesti ja on jo ryhtynyt kehittämään toimintojaan. Maailma muuttuu, ja toimintatavat kehittyvät. Tämä lainsäädäntö antaa Suomelle mahdollisuuden olla kehityksessä mukana ja jopa näyttää muille suuntaa.

20.55 Juha Pylväs kesk: Arvoisa puhemies! Historia tuntee monia isoja muutoksia yhteiskunnassa. Näitä ovat muun muassa autoilun vastustaminen kansalaisten toimesta, erityisesti kaupungeissa 1960-luvulla henkilöautojen lisääntyessä ja virkamiesten siirtyessä autopuolueeseen. Käytännössä tuolloin teitä suunniteltaessa ja rakennettaessa yksityisautoilua pyrittiin lisäämään tarkoituksella, koska se oli trendikästä. Onneksi tässä ei ihan edetty hulluimpien visioiden mukaan, vaan nykyään kaikkia liikennemuotoja kehitetään sopusoinnussa. Turvavyöpakkoa vastustettiin, koska se rajoitti yksilöiden vapauksia, samoin nopeusrajoituksia. 1800-luvulla suhtauduttiin ilmassa liikkumiseen erittäin epäluuloisesti. Nyt todennäköisesti meistä jokainen on lentänyt useita kertoja, ja se on arkinen ja turvallisin liikkumisen muoto.

Muutos on myös mahdollisuus. Liikenne kehittyy uusilla visioilla ja mahdollisuuksilla. Tätä pitää tukea poliittisilla päätöksillä, ei vaikeuttaa. Siksi onkin ollut varsin surullista kuulla täällä tänään, että taksiyrittäjät ovat ilman erittäin tiukkaa sääntelyä heti harmaan talouden suurkuluttajia. Minun oma kokemukseni palveluyrittämisestä lähtee rehellisyyde-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

stä ja luottamuksesta. Ilman sääntelyäkin palvelun pitää olla erinomaista, joustavaa ja velvollisuudet hoidetaan lain mukaan.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö liikennekaaresta ja eräistä siihen liittyvistä laeista on laadittu varsin perusteellisesti. Lakiesitys on varsin uudistuksellinen, ja monia uusia avauksia on lakiesitykseen otettu mukaan. Eniten keskustelua ovat herättäneet taksiliikenteen muutokset. Tavoitteena on jatkuvasti ollut taksiliikennetoiminnan mahdollistaminen edelleen tulevaisuudessakin supistuvilla tilauskannoilla. Varsinkin maaseutualueilla ovat monet taksiyrittäjät lähes vain koululaiskuljettajia ja Kela-kyytien hoitajia. Varsinaiset asiakaskyydit ovat olleet melko vähissä pitkältä tolppala päivystyksestä huolimatta. Tähän on tulossa muutoksia, juuri näihin tiukkoihin säännöksiin. Kankea etusijajärjestelmään perustunut taksilupajärjestelmä poistuu, ja jatkossa lupa pitää olla yrittäjällä, olipa hänellä niitä autoja sitten yksi tai useampia. Samoin linja-autoliikenteelle tehdään paljon sääntelyn poistamista ja mahdollistetaan entistä yrittäjämäisempää toimintaa ilman jatkuvaa lupien hakemista erilaisiin uusiin reitteihin tai toimintaideoihin. Tällä lailla rakennetaan pohjaa tulevaisuuden liikenteen palveluille. Tällä lailla saadaan hyvä perusta hyödyntää digitalisaatiota entistä enemmän tulevaisuuden palvelukokonaisuuksille. Perusajatuksena olisi edelleen, että keskiössä olisi asiakas järjestelmän sijaan. Minä ainakin luotan suomalaisen taksialan ammattilaisiin, jotka tämän muutoksen myötä nopeasti kehittävät omaa yritystoimintaansa lain sallimiin laajempiin kokonaisuuksiin.

Arvoisa puhemies! Toinen tärkeä kokonaisuus tässä laissa on tavaraliikennetoiminnan helpottaminen. Perimmäisenä ajatuksena on helpottaa ilman kankeaa lupajärjestelmää suoritettavaa tavaraliikennetoimintaa. Toiminta, jolla on vähäinen vaikutus kuljetusmarkkinoihin, ei edellytä jatkossa liikennelupaa. Tämä ratkaisu on todella toivottu ja oikeansuuntainen norminpurku. Tältä osin normeja on hyvä purkaa myös pitempään. Lain mukaan muun muassa traktoriliikennelupa poistuu enintään 60 kilometriä tunnissa kulkevilta traktoreilta. Tämä helpottaa varsinkin maansiirtotehtävissä olevien traktoriyrittäjien toimintaa. Toisin kuin monet haluavat pelotella, traktoriliikennöinti suoritetaan yleensä siellä, mihin kuorma-autoilla ei pääse. Toiminta-alueet ovat siten toisiaan täydentäviä eivätkä kilpailevia. Näin helpotetaan hankalissa olosuhteissa olevien maanrakennustöiden sujuvampaa ja edullisempaa toteutumista. Samalla myös valvontaresursseja säästetään merkittävästi, kun ylimääräisiä sääntelyrajoja vähennetään. Käytännössä monet yrittäjät ovat tuskastuneet ilmiantojen ja valvontojen noidankehään, jota onneksi tällä esityksellä ainakin vähennetään.

Täällä tänään esillä olleisiin väitteisiin siitä, että nyt kossit alkavat traktorilla ajella kuuttakymppiä: Käytännössä tuollaisia traktoreita ei Suomesta löydy. Laki sallii, mutta käytännössä sellaisia ei ole. Toki traktorit kulkevat reilua viittäkymppiä jo nykyisinkin. Niiltä osin kauhukuvien luominen on harhauttavaa, koska nykyisinkään liikennet riskit eivät ole uhkamaalauksista huolimatta lisääntyneet. Tässä esityksessä vapautetaan ne vain liikenneluvasta, ei ajoluvasta.

Arvoisa puhemies! Tämä lakiesitys on kannatettava. Vaikka joitain huolia lakiesitykseen liittyy, pidän kokonaisuutta oikeansuuntaisena.

Valiokunta on mietintöön lisännyt kolme lausumaehdotusta, joita pidän varsin onnistuneina ja kannatettavina.

21.01 Harry Wallin sd: Arvoisa puhemies! Hallitus on ottanut suuren riskin lähtiessään romuttamaan Suomen erinomaisesti toimivaa taksijärjestelmää. Liikennekaariesityksestä

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

näkyi jo alusta alkaen poliittinen tavoite lähteä purkamaan itse asiassa muihin maihin nähdén varsin vähän säänneltyä lupajärjestelmää. Sääntelyn härkämäinen purku on ollut ministeri Bernerin kunnianhimoinen tavoite, ja liikennekaariesitys on tehty tämän linjauksen pohjalta välittämättä sen vaikutuksista maamme elintärkeisiin liikennepalveluihin, jotka ovat etenkin maaseutualueilla kansalaisille ja kunnille sekä Kelalle muiden liikennepalvelujen puuttuessa elintärkeitä.

On huomattava, että taksien säätely on pääsääntö koko Länsi-Euroopassa ja jopa Yhdysvalloissa. Missään ei ole vielä tehty onnistunutta taksialan säätelyn purkua, vaan nekin harvat maat, jotka ovat tähän lähteneet, Ruotsi, Hollanti ja Irlanti, potevat valtavia ongelmia ja tekevät koko ajan uutta säätelyä epäkohtien korjaamiseksi. Miten pelkkään markkinatalouteen perustuva malli voisi onnistua harvaan asutussa Suomessa, jossa kansalaiset ja yhteiskunnan vastuulla olevat taksipalvelut ovat täysin riippuvaisia toimivasta taksijärjestelmästä? Tämän vuoksi Tanska, Islanti ja jopa varakas Norja pitävät edelleen voimassa taksilupien ja taksimaksujen säätelyä, koska se on halvin keino turvata palvelut koko maassa ja kaikkina aikoina.

Poikkeuksena on Ruotsi, jonka taksiliikenteen mallia ei ole aikaisemmin tänne haluttu. Toki lupamäärien säätely on siellä lopetettu mutta se on korvattu tiukalla muulla säätelyllä, niin sanotulla soveltuvuusharkinnalla. Lähtökohtana on se, että maaseutualueiden palvelut ostetaan yhteiskunnan rahalla.

Mikäli tämä hallituksen esitys hyväksytään, merkitsee se suurelta osin taksipalvelujen voimakasta heikennystä tai jopa loppumista useissa maaseutumaisissa kunnissa. Uber-taksiliikenne on laitonta, näin totesi Helsingin hovioikeus, kun se tuomitsi kaksi kuljettajaa sakkoihin ja vahingonkorvauksiin luvattoman taksiliikenteen harjoittamisesta. Tosiasiallisesti Suomessa tietyt tahot myös liikenne- ja viestintäministeriössä innostuivat kyytipalvelu Uberin rantautumisesta Eurooppaan ja myös Suomeen, vaikka jopa sokea Kreettakin näki, että toiminta on voimassa olevan taksilainsäädännön vastaista.

On huomattava, että tähän Uber-ylistämiseen lähtivät myös monet mediat. Äänenpainot kyllä laantuivat sen jälkeen, kun Saksassa, Ranskassa, Espanjassa, Belgiassa ja Ruotsissa toiminta laittomana kiellettiin. Valiokunnassa on ollut esillä vaihtoehto, jossa lupa tarvittaisiin aina, kun kuljetuksia hoidetaan korvausta vastaan. Nykykäytäntöä vastaavat poikkeukset olisi lueteltu erikseen, kuten satunnainen yhteisajaminen vastavuoroisesti tai pientä korvausta vastaan, lasten kuljettaminen harrastuksiin, vaikka siitä jotain korvausta maksettaisiinkin, siis yleensä sellaiset tilanteet, joissa ei ole kyse taksityyppisestä toiminnasta. Selkeä rajanveto ei hallituspuolelle kelvannut, joten epäillä sopii, että tässä haetaan taas jotain porsaanreikää Uberille tai jollekin muulle toiminnalle, johon ei haluta esimerkiksi tulojen salaamisen vuoksi hakea liikennelupaa.

Erittäin huonoa lakiesityksessä on myös lähes kaiken koulutuksen karsiminen pois nykykäytännöstä. Koulutus on esityksen mukaan tarkoitus säilyttää yrityksille. Kuitenkin uusi tyypillinen yritys on yhden henkilön harjoittama taksiryitys. Sehän siis tulisi alalle usein ulkomaalaistaustaisena ilman minkäänlaista yrittäjäkoulutusta. Valiokunnassa kuljettajia koskevaa sääntöä sentään muutettiin sen verran, että kuljettajiksi aikovilta vaaditaan jonkinlainen koe.

Ruotsista ei ole haluttu kokemuksia ottaa, vaikka olisi jotain kannattanut kuitenkin selvittää. Ruotsissa vaaditaan kuluttajansuojan ja verotuksen vuoksi takseissa luvat ja oikeat taksamittarit. Taksien pitää, kuten muissakin Euroopan maissa, näyttää takseilta. Vaaditaan myös taksamittarit, joilta saadaan suoraan tiedot ilman mitään pilvipalveluja verotusta

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

ja palkanmaksua varten. Täällä valiokunnassa jopa Trafín edustajat pitivät taksamittaria kilpailun esteenä korkean hankintahinnan vuoksi. Nykyaikainen, jopa Suomessa valmistettu, taksamittari uudella tiedon taltioivalla tekniikalla maksaa noin 700 euroa. Ei voine olla kenenkään yrittäjätoiminnan aloittamisen este.

Miten hoidetaan asiakkaan ja kuljettajan väliset riitatapaukset, kun matkan hinnasta syntyy ristiriita? Ruotsissa kuljettajat, niin sanotut friåkaret, ovat olleet suurissa Ruotsin kaupungeissa suuri ongelma muun muassa ylisuuren hinnoittelun vuoksi. Näille ei Ruotsissa voida mitään, kun vahvistettua enimmäistaksaa ei ole. Suomessa nykyisin on, jatkossa esityksen mukaan ei. Kun väärinkäytöksiä hinnoittelun osalta alkaa esiintyä, koska Trafi määrää hintakaton ja kenelle — kaikille vaiko väärinkäyttöihin syyllistyneille?

Hallituksen tavoitteena on vähentää byrokraatiaa. Ihmettelen vain, miten se voi onnistua. Nykyisin taksiasioita hoitaa valtakunnassa noin 15 henkilöä, siis 10 000 yrittäjän ja noin 15 000 kuljettajan ammattia. Mieltikääpä, paljonko tuohon verrattuna tarvitaan väkeä vaikkapa vain kuluttajavalitusten käsittelyyn tai rikosten selvittelyyn, jota väistämättä tällä lakiesityksellä taksiliikenteeseen syntyy. Siitä ei ole epäilystäkään.

On myös syytä huomioida, että taksialan jo rakentamat keskitettyihin tilausjärjestelmiin ja yhteiskunnallisiin kuljetuksiin perustuvat kuljetukset ovat säästäneet jo nyt yhteiskunnan varoja pelkästään Kela-kuljetuksissa noin 20 miljoonaa euroa vuositasolla.

Oma lukunsa on vielä hallituksen esityksen mukaan taksiliikenteessä käytettävä kalusto. Mitä tekevät takseina kuorma- ja pakettiautot, kevyet ja raskaat kolmipyörät ja nelipyörät ja niin edelleen? Läntisessä Euroopassa ja muuallakin halutaan, että taksit ovat uusia ja vähäpäästöisiä henkilöautoja.

Mikäli tämä esitys hyväksytään, se tulee aiheuttamaan suunnattoman epävarmuuden alan yrittäjien ja heidän perheidensä toimeentuloon. Rajut muutokset tulisivat koskettamaan nuoria, vasta luvan saaneita yrittäjiä, joilla on velkarahalla hankittu auto ja laitteet. Syntyykö ulkomailta tulevien taksien suuryritysten kautta Suomeen halvat taksihinnat ja jäävätkö verorahat Suomeen? Oma arvioni on, että voitot menevät ohi verotuksen samaan osoitteeseen kuin Uberinkin voitot. Tästä laskun maksaa suomalainen taksin pienyrittäjä ja heidän kuljettajansa.

Kannatan, että lakiesitys hylätään ainakin taksiliikenteen säännösten osalta ja uusi valmistelu aloitetaan nykyisten taksisäännösten pohjalta. Pohjaksi asetetaan alueelliset lupakiintiöt, asemapaikat ja kuluttajataksa, joka on myös kuluttajaa suojaava enimmäistaksa. Luvat ovat joukkoliikennelain tapaan autokohtaisia ja takseina voitaisiin käyttää vain uusia, vähäpäästöisiä henkilöautoja. Laatuvaatimuksista ja nykyisen koulutuksen laajuudesta sekä alan yrittäjien ja kuljettajien osalta pidetään kiinni, jolloin alan peruskoulutustaso ja taksipalvelujen laatu säilyy.

Lopuksi. Helsingin ja Uudenmaan taksiyrittäjät julkaisivat asiantuntijanäkemyksen, mitä tulee tapahtumaan, jos hallituksen esitys hyväksytään: "Uusi laki johtaisi sekavaan järjestelmään, jonka ongelmat ovat tuttuja esimerkiksi Tukholmassa ja Tallinnassa. Valvonnan puuttuessa hinnat voivat olla käytännössä mitä tahansa, eikä kukaan takaa päivystystä harvaan asutetuille alueille. Vastuu ja vahingot kaatuvat matkustajille. Juuri näistä syistä Tukholmassa on palattu säänneltympään malliin. Perinteiset taksit eivät toki ole katoamassa. Sen sijaan suomalainen taksiala sellaisena kuin se on palvellut 111 vuoden ajan on jäämässä historiaan. Uudet toimijat voivat tuoda kasvua, mutta pelkona on se, että se kohdistuu harmaan talouden alueelle." Taksiyrittäjät toteavat, että liikennekaarihanketta puol-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

tavien vastuulla on ratkaista, miten palveluiden laatu ja toiminnan rehellisyys tulevaisuudessa varmistetaan, taksimatkustamisen kun ei kuulu olla onnenkauppaa.

Lopuksi haluan kiittää edustaja Pakkasta asiantuntevasta puheenvuorosta ja erityisesti siitä rehellisestä puheesta, jonka piditte täältä pöntöstä. [Markku Pakkanen: Kiitos!]

21.10 Ari Jalonen ps: Arvoisa puhemies! Aloitin esittelypuheenvuoron toteamalla, että tämä lainsäädäntö muuttuu paljon ja se muuttuu periaatteellisesti, mikä johtaa siihen, että joillakin voi olla vaikeuksia ymmärtää, mitä tässä säädetään. On todella paljon vääriä käsityksiä, kuten esimerkiksi äskeisessä puheessa se, että mitä nyt nämä kuorma-autot ja nämä tarkoittavat, miten ne liittyvät tähän taksiliikenteeseen. Jos toimittaisiin tosiaan niin kuin tämä äskeinen näkemys oli, niin silloin näillä voisi nimenomaan liikennöidä ilman lupaa ja velvoitteet eivät tulisi koskemaan niitä, jolloin liikenne vapautuisi. Eli tämä demareitten vastalause ohjaa nykyiset taksit säädöksiensä vangiksi eivätkä ne pääsisi, ainakin vaarantaisivat sen, käytännössä niihin liikenneketjuihin, ja todennäköisesti Kelan kyyditkin jäisivät saamatta. Eli tämän lain henkeä, kun se on mahdollistava, ei pystytä enää tässä kohtaa korjaamaan.

Täällä on perussuomalaisten kimppuun hyökätty tämmöisillä väärillä valheilla. Kerron hieman, miten tähän tilanteeseen on päädytty ja miten tämä juttu on mennyt. Kun ministeri Berner toi keskusteluun sen ensimmäisen esityksensä, missä oli muun muassa tämä kymppitonin puuhasteluraja, ja silloin ei olisi tarvinnut mitään velvoitteita olla mihinkään suuntaan, niin se ei käynyt tosiaan perussuomalaisille [Mirja Vehkaperän välihuuto — Ari Torniaisen välihuuto] — silloin kun se oli lausuntokierroksella, joo, täsmennetään. Hyvä. Eli silloin kun se ensimmäinen muotoilu tuli siitä, käytetään nyt muotoilu-termiä, ja se ei perussuomalaisille käynyt, ja se ei käynyt Taksiliitolle.

Sitten kun ajan saatossa, keskustelujen saatossa kävi ilmi, että tätä ei nyt saada semmoisessa muodossa läpi, että taksin nykylainsäädäntö olisi mukana tässä liikennekaariesityksessä, niin siinä vaiheessa Taksiliitto muutti linjaansa, vaihtoi sen B-vaihtoehdonsa, joka on siis markkinaehtoinen liikenne tietyin säädelyin kuvioin, ja siinä vaiheessa myös sitten perussuomalaiset siirtyivät keskustelujen jälkeen vastaavalle linjalle, ja näin ollen Taksiliittoa kuunnellen päädyttiin liikennekaareen. Eli liikennekaari kun tuli tänne, niin siinä oli sitten pohjana markkinaehtoinen liikennekuvio. Kun siitä mentiin eteenpäin ja tehtiin täsmennyksiä, niin edelleenkin on Taksiliitto ollut mukana, sitä on kuultu. Ja osa näistä tiedoista, mitkä julkisuudessa nyt menevät vähän sinne sun tänne, on tämmöistä väärään tietoon pohjautuvaa.

Nyt on joka tapauksessa valiokunnassa tehty näille pykälämuotoiluille, mitä meillä nyt on käytössä, niin hyvä mietintö, lainsäädäntö kuin se on mahdollista. Nyt se tulee esimerkiksi niin, että vaikka lupien määrä ei ole enää rajoitettu, niin samat lupaehdot koskevat kaikkia, esimerkiksi niin, että sen ajoneuvon tulee olla ammattiliikenteeseen rekisteröity, ja sitä kautta tulevat tietyt laatuvaatimukset, muun muassa vakuutukset, katsastukset ynnä muut. Täällä on väitetty, että lupaa ei tarvitse olla mukana autossa. Se on väärää tietoa. Lupa pitää olla autossa mukana. Siellä pitää olla myös kuljettajan tiedot mukana, elikkä siellä autossa pitää olla kahden luvan tiedot matkassa. Matkanvälitysjärjestelmällä, on se sitten missä tahansa ja minkämoisessa järjestelmässä tahansa, kaikki maksuliikennetiedot, mitä on tiedossa, on ilmoitettava. Nämä ovat niitä kohtia, jotka on valiokunnan pöydän ympärillä nähty erittäin tärkeiksi, ja näitä tullaan paimentamaan. Jos on jotain epäilystä, että tämä kirjoitusasu on jotenkin niin, että se voisi aiheuttaa tulkintavaikeuksia, niin sitten

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

kakkos- ja kolmosvaiheessa tähän tullaan palaamaan. Se on valiokunnan henki, että kaikesta rahaliikenteestä ilmoitetaan aina kaikki tiedot eteenpäin. Tämä on sitä harmaan talouden torjuntaa. Tämä on joka tapauksessa niin tasapuoliseksi tehty kuin pystyy.

No, ydinhän tässä oli tosiaan se, että kaikkien liikennemuotojen tulee olla tässä samassa lakisääntelyssä. Jos taksi jostain syystä olisi tästä ulkopuolella, niin kuin esimerkiksi demareitten vastalauseessa ilmoitetaan tai ehdotetaan, tarkoittaa se sitä, niin kuin olen jo sanonut aikaisemminkin, että se vaarantaa sen, että ne eivät pääse näihin matkaketjuihin mukaan eivätkä ne pääse edes Kela-kyyteihin mukaan, mikä tarkoittaisi sitä, että taksiryttäjien tulot romahtaisivat, koska tämän lain muoto on semmoinen, että se mahdollistaa muunlaisen toiminnan. Se olisi ollut mahdollista kirjoittaa silloin sen alkuperäisen perussuomalaisten tavoitteen mukaan, eli koko laki olisi muotoiltu niin, että taksi toimii sen sääntelyn perusteella, mikä nyt tällä hetkellä on. Mutta kun se on kirjoitettu tähän muotoon, niin sitä ei pysty ottamaan pois ilman, että taksi kärsii. Tämä mahdollistaa nyt siis nämä matkaketjut.

Nyt täällä pääkaupunkiseudullahan on ollut MaaS-kokeilu. Mitä siitä on kuultu uutisia, niin se on toiminut juuri niitten odotusten mukaan, mitä näiltä matkaketjuilta odotetaan, eli kokeilijat ovat vähentäneet oman auton käyttöä ja lisänneet joukkoliikenteen ja taksin käyttöä, joka on osana joukkoliikennettä. Tämä tarkoittaa, kun puhdasta rahaa käytetään taksiliikenteeseen enemmän, taksiryttäjien tulojen lisääntymistä. Se tarkoittaa myös sitä, että sen ihmisen, joka on liittynyt näihin palveluihin, menot pienenevät, koska sitä omaa autoa ei välttämättä tarvita. Tämä toimii silloin, kun tämä lähtee kunnolla menemään. Nythän on vasta kokeilu. Silloin kun tämä lähtee kunnolla menemään ja se tulee, tässä ympäri maailmaa on hyviä paikkoja, mistä se kehittyy, niin siinä vaiheessa tästä hyötyvät taksiryttäjät, joukkoliikenneryttäjät ylipäänsä ja koko kansa, koska silloin joukkoliikenteen olemassaolo lisääntyy ja sen käytettävyys lisääntyy.

Niin tai näin, perussuomalaiset ovat koko ajan puolustaneet suomalaista taksia, Suomen kansaa. Tällä pykäläkokoontamalla, pykälämuotoilulla, minkä tässä on nyt hallitus valinnut ja Taksiliitto siunannut, tämä on niin hyvä kuin tällä pykälämuotoilulla saa. Kiitoksia tästä.

21.20 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Jatkan siitä, mihin edellisellä kerralla jäin, eli hallituksen esityksen koulutusosioon haluaisin vielä puuttua.

Tässä esityksessä luovutaan lähes kaikesta siitä koulutuksesta, mitä tänä päivänä taksiryttäjältä vaaditaan: yrittäjäkoulutusvaatimus lopetetaan, taksinkuljettajalle kuljettajakoulutus, mikä on viikon mittainen koulutus, ja on vain tämä koe. Itse arvostan koulutusta, ja suomalaista koulutusta myös yrittäjille pidän tärkeänä. Tämä on sinällensä vähän hämmästyttävä linjaus tässä asiassa, että kun on kyse henkilökuljetuksista, pienistä lapsista tai vammaisista, niin niiden kuljettajalla ei ole koulutusvaatimusta siihen määrään nähden kuin tänä päivänä, vaan niistä ollaan valmiita luopumaan, kun taas raskaan liikenteen ja linja-auton koulutuksesta valiokunnassa tiedetään, että sinne kouluttajavaateet tulevat jäämään ja sitä koulutusasiaa ei missään vaiheessa haluttukaan kyseenalaistaa. Minun mielestäni olisi ollut linjakasta, että myös takseissa olisi säilynyt tämä koulutusvaade, toisaalta sitten linja-autoissa ja kuorma-autoissa olisi luovuttu koulutusvaateesta, mutta kyllä minä arvostan tätä koulutusta ja pidän tärkeänä, että laadukkaan taksipalvelun yksi edellytys on, että kuljettajat ja luvanhaltijat tietävät lainsäädäntöasiat riittävällä tarkkuudella eivätkä pelkä-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

stään ole palvelualttiita ja hallitsevat kielen ja paikkakuntatuntemus on riittävä, niin kuin esityksessä sanotaan.

Täällä on monessa puheenvuorossa kiinnitetty huomiota taksin kannattavuuteen ja on arvioitu, että tämä on huonoa bisnestä. Ministeri omalla suullaanhan tänään sanoi, että taksi on toinen huippubisnes apteekki-alan lisäksi Suomessa, ja siitä lausumasta ymmärränkin sen, että mikä vimma nyt sitten on muuttaa tätä nykyjärjestelmää. Meillähän apteekki-alakin kovasti ollaan suunnittelemassa uusiksi, ja jos tämä on se motivaatio muuttaa suomalaista taksijärjestelmää, niin pidän sitä hiukan erikoisena alana.

Tiedän, että monella taksiryttäjällä on toiveita lisää: ansioita lisää, ajokilometrejä. Itse kuitenkin 26 vuotta alalla toimineena minulla ei ole yhtään miinusmerkkistä vuotta ollut. Tietysti tällainen asiahan ei kelpaa asiantuntijalausunnoksi, koska se on omakohtainen kokemus, mutta kyllä minä olen ainakin toistaiseksi pystynyt harrastamaan ja tekemään kannattavaa taksitoimintaa Suomessa.

On nostettu keskusteluun myös ulkolaiset kydyinvälitysjärjestelmät, ja niin kuin valiokunnassa saatiin kuulla, niin tämän esityksen myötä, jos se menee tässä muodossa läpi, 1.7. 2018 muun muassa Uber on sitten laillista toimintaa Suomessa, koska silloin kuljettaja, jolla on lupa ja tämä tilausvälitys, mikä nyt on jo luvallista — sillä on yhteys — on luvallinen kuljettaja ja Uber-välitystoiminta on luvallista sinä päivänä. Silloin ei enää lainsäätäjät tai viranomaiset pääse tähän asiaan kiinni. Siksi itse halusin siihen ammattimaisen liikenteen määritelmään tiukemman määritelmän, eli olisi ollut tämä "korvausta vastaan" -toiminta, mutta sitä ei valiokunnassa saatu läpi, ja se neuvottelutuloksen kautta Tak-siliiton ja ministeriön neuvottelussa jäi siihen muotoon, missä se tässä yhteydessä esityksessä oli, mutta se mahdollistaa sitten tulevaisuudessa tämäntyyppisen liiketoiminnan.

Työnantajavelvoitteista ja niiden noudattamisesta. Tällä hetkellä taksityönantajat noudattavat omia alansa sopimuksia ja neuvotteluita. Tulevaisuudessa en olisi niinkään varma, jos alalle tulee sitten kovin kirjavaa yrittäjäporukkaa mukaan. Kuljettajien ammattitaito ja velvoitteet on täällä monissa puheenvuoroissa hiukan jopa kyseenalaistettukin, ja uskon, että yksi tapa harmaata taloutta on välttää työnantajavelvoitteita, ja uudella yrittäjällä tietysti houkutus tulla alalle on kovasti sellainen, että vältetään ylimääräisiä kuluja. Nämä ovat hankalia. Ja olinkin aika yllättyneenä, että muun muassa näissä opposition omissa muutosesityksissä ei millään lailla kiinnitetty kuljettajan asemaan huomiota, ja tätä pidin vähän huonona linjauksena. Olisin odottanut, että vasemmistopuolueet ainakin ovat huolissaan taksinkuljettajan tilanteesta, mistä itse kannan kovasti myös huolta, koska tälläkin hetkellä kolmelle vakituiselle kuljettajalle palkkaa maksan.

Sitten kaiken kaikkiaan tämä uudistushan ei ole tosiaankaan missään muualla päin maailmassa onnistunut, näin kova vapauttaminen, ilman säädöksiä mennä tähän linjaukseen. Toivotaan tietenkin, että se Suomessa onnistuu. Suomi olisi ensimmäinen maa, joka pystyisi tämän vapauttamisen tekemään niin, että kaikki menee hyvin. Kovasti valiokunta itsekin on epäileväinen, koska on laittanut omat lausumat tähän omaan esitykseensä, kolme lausumaa, ja on kova huoli harmaan talouden seurannasta, niin kyllä kai rehellisyyttä on tunnistaa, että kyllä tässä nyt sellaista esitystä tehdään, mistä kannetaan kovasti huolta. Tämä kuuluisa suomalainen luotettava taksijärjestelmä on kyllä nyt suuresti uhanalainen.

Suomalainen taksi ei kuole tähän esitykseen. Suomalainen taksi pärjää kyllä. Tässä asiassa suurin menettäjä on suomalainen yhteiskunta. Se menettää mielestäni merkittävän määrän verotuloja tässä harmaan talouden mahdollisuudessa. Tämä ehkä kuulostaa jo vähän jankkaamiselta tästä harmaasta taloudesta, mutta otetaan nyt esimerkiksi tämä mittari

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

tai vastaavan tyylinen laite siihen autoon, niin se jo mahdollistaa niin monta välivaihetta, että harmaan talouden niin sanottu rintataskuun laittaminen tulee ilman muuta houkuttelevaksi vaihtoehdoksi. Mikäli alalle tulee tuollainen määrä uutta toimijaa, niin kuin esityksessä on arvioitu, että tuhatmäärin tulee uusia takseja liikenteeseen erityisesti täällä pääkaupunkiseudulla, niin tilanne on äärimmäisen hankala silloin, kun tämä uusi tilanne syntyy. Houkutus hoitaa asioita hieman väljemmin tulee ilman muuta. Tästä syystä uskon, että suomalainen yhteiskunta on suurin menettäjä tässä. Suomalainen taksi tulee selviämään tästäkin. Ja jos tässä on liikenneministeriöllä ajatuksena, että saadaan suomalainen taksiryrittäjä polvilleen, niin se ei tule toteutumaan tässäkään esityksessä.

Taksien hinnoista ja niiden näyttämisestä. Elikkä kun hinta pitää kertoa etukäteen, niin haluaisin nyt vielä nostaa yhden esimerkin. Meillähän on Suomessa pitkään ollut lentokentällä nämä keltaiset taksit ja siellähän on ollut hinta kerrottuna, paljonko kyyti maksaa lentokentältä Helsinkiin. Tämä on ollut ihan normaali käytäntö, luvanvaraista toimintaa, lailista toimintaa. Sitäkään varten ei olisi tällaista uudistusta tarvinnut tehdä. Jos oikein tarkkaavainen kuluttaja on huomannut, niin se tarjous saattaa olla joskus 25 euroa per henkilö Helsingin keskustaan, vaikka hotelli Marskiin sieltä. Sitten siinä odotellaan 4—5 matkustajaa ja kaikki maksavat sen 25 euroa tälle yritykselle, no se on sataviisikymppiä. Se on erinomaisen hyvä keikka sille taksiryrittäjälle. Totta kai tämä yksittäinen asiakas saa edullisen kyydin, 25 euroa. Mutta jos tämä kyseinen ryhmä olisi valinnut siitä taksijonosta sellaisen auton, mihin mahtuu vaikka kuusi matkustajaa, niin se sama kyyti olisi maksanut tämän päivän hinnoittelulla lentoasemalta tuohon hotelli Marskille noin 75—80 euroa, ja se kun olisi jaettu kuudelle, niin siitä olisi tullut sellainen 13—14 euroa normaalilla käytännöllä ja normaalilla taksalla. Tätä pidetään nyt sitten uudistuksena, että tämä 25 euroa onkin kuluttajalle edullinen kyyti, mutta tätä normaalia 13—14 euron taksaa pidetään suomalaisen taksin hinnan kannalta liian korkeana. Itse tunnen tämän asian kovin hyvin, koska kotiseudullani Kouvolassa nuoret erityisesti harrastavat tällaista porukan kasaamista. Kun ollaan samaan suuntaan menossa, niin kasataan 5—6 kaveria samaan autoon ja lähdetään sieltä yön syyliin kotiin päin. Kyyti on hyvinkin edullinen: 10—15 euroa, niin saadaan nuoret turvallisesti kotiin. Mutta tässä uudistuksessahan nyt ei tästä olekaan kyse, vaan pidetään järkevämpänä mennä tähän ehkä vähän kalliimpaan vaihtoehtoon, ja pidetään sitä hienona uudistuksena. Sinällänsä nämä uudistukset, mitä tässä on, ovat normaalia arkipäivää jo tänäkin päivänä suomalaisessa taksiliikenteessä. — 10 minuuttia.

21.30 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! Tämä käsittelyssä oleva laki liikenteen palveluista, tunnettu myös liikennekaaren nimellä, sisältää useita merkittäviä muutoksia. Suuri osa näistä liittyy taksialan sääntelyn purkamiseen. Tässä laissa on tältä osin sekä hyviä puolia että joitakin kohtia, jotka vaativat jatkotarkastelua lain hyväksymisen jälkeenkin. Onneksi lakiin on saatu monia parannuksia ministeri Bernerin alkuperäiseen esitykseen verrattuna.

Perussuomalaisten vaatimuksesta taksinkuljettajalta edellytetään jatkossa muun muassa riittävää vuorovaikutus- ja kielitaitoa. Näiden edellytysten täyttymistä mitataan kokeilla. Taksinkuljettajalla tulee olla myös riittävä paikallistuntemus. Nämä ovat erittäin tärkeitä asioita asiakkaiden saaman palvelun kannalta.

Myös kuuluisasta Taksiliitonkin vastustamasta 10 000 euron liikevaihtorajasta on luovuttu, kuten valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Jalonen edellä totesi. Hintasääntely ja hinnoittelu muuttuvat, mutta Liikennevirasto voi jatkossa asettaa tietyin edellytyksin taksii-

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

kenteeseen enimmäishinnan. Säännöksen tarkoituksena on estää hintojen epäsuotuisa kehitys sellaisilla markkinoilla, joilla kilpailu on vähäistä. Tämäkin rajoitusmahdollisuus on tärkeä asia.

Valiokunnan mietinnössä on painotettu taksamittarin tai sitä vastaavan järjestelmän käyttöä. Sekin on hyvä, jotta asiakkaat voivat luottaa hinnoittelun asianmukaisuuteen jatkossakin. Myös verottajalla on oltava mahdollisuus tarkistaa suoritettut maksut. Harmaan talouden torjuntaan tulee kiinnittää huomiota uudistuksen yhteydessä, kuten valiokunta on mietinnössään esittänyt.

Arvoisa puhemies! Toivottavasti kilpailun lisääntymisen myötä takseja riittää myös maaseudulla. Kiitän lopuksi valiokuntaa sen tekemistä järkevästä muutoksista lakiesitykseen taksiliikenteen turvaamiseksi ja edistämiseksi.

21.32 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Haluan vielä tässä lopuksi käyttää puheenvuoron ainakin siitä, että täällä edustajat Jalonen ja Savio ovat maininneet, että perussuomalaisten vaatimuksesta tähän esitykseen saatiin muodot. Kyllä valiokunnassa tehtiin työtä niin hallitus—oppositio-rintamalla kuin hallituksen sisälläkin. On minusta pikkusen erikoista, että tässä nyt nostetaan tämä perussuomalaisten osuus niin merkittävään osuuteen tässä valiokunnan työssä.

Käytän tämän puheenvuoron myös siksi, että vain nämä keskustelut taltioituvat histori-ankirjoihin. Valiokuntakeskustelut taikka Ilta-Sanomien keskustelu, ne ovat eri juttu, mutta tämä on se virallinen paikka, missä tästä keskustelua käydään.

Ja ainakin itse koen niin, että hallituspuolueet osallistuivat vahvasti tämän hallituksen esityksen muutoksiin, vaikuttivat sen sisältöön, samoin oppositio omilla näkemyksillään. Tämä on kokonaisuus, mitä tästä on mennyt, ja tämä on monen kipuilun kautta syntynyt lopputulos, ei pelkästään perussuomalaisten esitys. Sinällänsä perussuomalaiset olivat kyllä kaapintekijän paikalla, että jos olisivat halunneet suomalaisen taksiliikenteen säilyttää, heillä olisi ollut siihen valtaa ja tahtoa, mutta saattoi olla, että taitoa hiukan puuttui.

21.34 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Kuten edellä edustaja Pakkanen jo otti esille, viittaa edustaja Savion puheeseen, jossa hän toi esille, että hallituksen esityksessä olisi ollut tämä kymppitonin raja. Sitä ei ole ollut hallituksen esityksessä, ministeri Berner ei ole sitä esittänyt. Sitä ei ollut nimenomaan hallituksen esityksessä, se oli siellä lausuntokierroksella, ja lausuntokierroksen jälkeen se on poistettu sieltä.

Ja kun edustaja Savio otti esille, että kuljettajan pätevyysvaatimuksia olisi tarkennettu valiokunnan käsittelyn yhteydessä nimenomaan perussuomalaisten esityksestä, niin kyllä ne kaikki, mitkä liittyivät kuljettajan pätevyysvaatimuksiin, nimenomaan kuljettajakokeeseen ynnä muuhun, olivat valiokunnan yksimielisesti ja kaikkien hallituspuolueiden edustajien yhteisesti esille tuomia asioita. Voin itse kyllä todeta tämän, kun olin siellä itsekin niitä esittämässä. Myöskin kaikki hallituspuolueiden edustajat olivat näitä asioita yhteisesti esiin tuomassa, samoin myöskin oppositiopuolueiden edustajat omaehtoisesti toivat näitä asioita hyvin voimakkaasti esille. En haluaisi kyllä nostaa ketään tai mitään hallituspuoluetta erityisesti esille tässä asiassa. Tämä on yhteinen kompromissi, mikä ollaan löydetty, yhteisiä parannuksia ollaan saatu siihen hallituksen esitykseen ja yhteisesti niitä asioita ollaan viety eteenpäin, ja tämä on käsittääkseni kyllä myöskin hallituspuolueiden yksimielisesti hyväksymä esitys.

Punkt i protokollet PR 36/2017 rd

21.36 **Ari Jalonen ps:** Arvoisa puhemies! Edustaja Pakkasen puheenvuoroon pieni täsmennys: Se on täysin kuten edustaja Torniainen sanoi, eli sitä kymppitonin rajaa ei ollut hallituksen esityksessä, vaan se oli siinä Bernerin esityksessä.

Pakkaselle voisin tässä kohtaa todeta, että keskustan puoluevaltuusto on antanut täyden tukensa Bernerin politiikalle, eli se keskustelu lienee jossain muualla kuin Pakkanen antaa ymmärtää.

Joka tapauksessa perussuomalaiset oli suuressa roolissa siinä kohtaa kun hallituksen esitystä tehtiin, ja siellä on nimenomaan näitä kovia vaatimuksia, mitkä hallituksen esitykseen tulivat. Mutta ne, mitä on tehty valiokunnassa, on tehty, niin kuin täällä on todistettu, hyvässä yhteishengessä koko valiokunnan toimesta eli myös oppositio mukaan lukien ja myös edustaja Pakkanen mukaan lukien. Me olemme olleet varsin yhtenäisiä ja huolissamme muun muassa tästä taksihommasta.

Tämä nyt oli tämmöinen puheenvuoro, missä toin asiat esille, kun täällä voi jäädä jollekin jotain väärää mielikuvaa muuten.

21.37 **Sami Savio ps:** Arvoisa puhemies! Haluan nyt vielä täsmentää tässä omaa äskeistä puheenvuoroani, kun se herätti ilmeisesti hieman hämmennystä. Tähän 10 000 euron liikevaihtorajaan viitatessani tarkoitin tosiaan lausuntokierroksen jälkeen tulleita muutoksia hallituksen sisäisten neuvotteluiden tuloksena. On tosiaan hyvä, että tämä muutos tehtiin hallituksen sisäisissä neuvotteluissa hyvässä yhteisymmärryksessä. Kuitenkin perussuomalaiset hyvin vahvasti olivat sillä kannalla, että tämä raja tulee tästä alkuperäisestä luonnoksesta poistaa. Samoin tätä toistakin kohtaa, mihin viittasin tästä kielitaitovaatimuksesta, perussuomalaiset ovat vaatineet jo ennen valiokuntakäsittelyä. Mutta on tietysti hyvä, että nämä muutokset ovat tähän lakiin nyt tulleet. Ne varmasti edistävät taksiliikenteen sujuvuutta jatkossa. Kiitos näistä muutoksista kaikille, jotka ovat olleet niitä kannattamassa.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av ärendet.