

Kiitämme Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokuntaa mahdollisuudesta lausua näkemyksemme hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta (HE 176/2020 vp).

Käytämme kunnioittavasti tätä tilaisuutta lausuaksemme erityisesti kahdesta lakiuudistuksen kannalta keskeisestä kohdasta: taksimatkoista kerättävistä tiedoista (15 a §) ja taksiliikenteen palveluiden hinnoittelusta (152 §).

15 a § – Taksimatkoista kerättävät tiedot

Uuden 15 a §:n myötä lakiin kirjataan vaatimus siitä, että taksiluvan haltija tulee käyttää joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka kerää vaadittavan tiedon luotettavalla tavalla (taksielinkeinonharjoittajan henkilöllisyys, rekisterinumero, kuljettajan henkilökohtainen tunnistenumero, matkan alkamisajankohta, käytetty aika ja pituus sekä tietoa matkan hinnasta ja maksutavasta).

Olemme huolissamme tästä vaatimuksesta. Emme ole tietoisia siitä, että mikään sovellus olisi kykeneväinen tallentamaan kaikki nämä vaaditut tiedot (varsinkaan niiden matkojen osalta, jotka tehdään sovellusta käyttämättä). Näkemyksemme mukaan muutosehdotuksesta käytännössä seuraa, että taksiluvan haltijalle asetetaan uudelleen vaatimus taksamittarin käytöstä. Käsityksemme mukaan tämä ei ole kuitenkaan hallituksen tavoite ja haluaisimme tarjota vaihtoehtoja ratkaisua.

Taksamittareiden tarkoitus

Etukäteen varattujen sekä "tolpalta" tai "lennosta" otettujen taksimatkojen välillä on merkittäviä eroja, joista suurin osa liittyy siihen, kuinka paljon matkustajalla on tietoa ennen kyydin hyväksymistä ja kyydin päättymisen jälkeen:

- Matkustaja, joka ottaa taksin "lennosta" valitsee kuljetuksen saatavuuteen perustuen, eikä yleensä laatuun tai kuljettajan maineeseen tai matkan hintaan perustuen. Kuljettaja on siten suurimmaksi osaksi anonymi ja käyttää tilanteessa valtaa. Paine nostaa matkan hintaa (esim. asettamalla korkean hinnan tai ajamalla pidempää reittiä) on suuri – erityisesti siitä syystä, että matkustajan on melko vaikea saattaa kuljettajaa vastuunalaiseksi, mikäli kokemus on negatiivinen. Näitä ongelmia on historiallisesti pyritty vähentämään taksamittarin käytöllä.
- Tilattujen matkojen osalta tilanne on merkittävästi erilainen. Koska matkustaja ottaa yhteyttä palveluntarjoajaan (esim. puhelimitse), ei kuljettajalla ole anonymiteettia. Hinnoittelu on läpinäkyvää, asiakas voi valita palveluntarjoajan/välittäjän ja vastuunkanto tehostuu. Hyödyntämällä uusinta teknologiaa sovellukset ovat sekä lisänneet edellä mainittuja vaikutuksia että vahvistaneet turvallisuuselementtiä, jonka avulla voidaan suojella sekä matkustajaa että kuljettajaa. Tällaiset sovellukset pystyvät täyttämään taksamittarin pääasiallisen tarkoituksen ja juuri tähän periaatteeseen perustuu se, että kuljettajien annetaan käyttää sovellusta taksamittarin sijaan.



Verotukseen liittyvä raportointi

Käsityksemme mukaan hallituksen esitys pyrkii korjaamaan tilannetta, jossa sovellukset – suoraan luonteensakin perusteella – keräävät tietoa ainoastaan niistä matkoista, jotka varataan sovelluksen kautta. Sovellukset eivät pysty keräämään tietoa kuljetuksista, jotka otetaan "lennosta". Tästä johtuen veroviranomaisille ilmoitetut tiedot sisältävät ainoastaan tulot niiden matkojen osalta, jotka ovat tapahtuneet sovelluksessa tehdyn tilauksen perusteella.

Vaikka kannatamme hallituksen tavoitetta estää veronkiertoa taksiluvan haltijoiden toimesta, uskomme tämän esityksen, joka luo taksamittareista jälleen pakollisia, lisäävän tarpeettomalla tavalla vilpittömästi toimivien taksiluvan haltijoiden kustannuksia. Kannustamme eduskuntaa harkitsemaan oikeasuhtaisempaa vaihtoehtoa, joka olisi verrattavissa Alankomaissa käytössä olevaan järjestelmään.

Ehdotuksemme

Alankomaissa erotetaan toisaalta "lennosta" ja toisalta otetut sekä toisaalta varatut kyydit. Matkustajien suojelemiseksi (johtuen aikaisemmin kuvatusista anonymiteetistä), lennosta ja toisalta otetut matkat vaativat taksamittarin. Jos matka varataan, mittaria ei tarvitse käyttää, sillä matkan hinta on sovittu eikä tilanteessa ole anonymiteettiä.

Taksioperaattorit voivat päättää haluavatko ne palvella kumpaakin markkinan osaa, jolloin niillä tulee olla taksamittari asennettuna vai haluavatko ne palvella ainoastaan tilausmarkkinaa, jolloin niiden ei tarvitse investoida taksamittariin. Ehdottaisimme samankaltaista järjestelyä Suomeen.

Hallitus voisi vaatia taksamittaria tai muuta vastaavaa välinettä ehdotetun 15 a §:n mukaisesti niiden matkojen osalta, jotka otetaan "lennosta" tai toisalta. Tulot näistä matkoista pitäisi rekisteröidä taksamittarilla ja raportoida verottajalle. Matkoilla, jotka varataan kolmannen osapuolen kautta (kuten Uber), taksamittari tai muu vastaava väline ei olisi vaatimus. Kolmas osapuoli rekisteröisi tulot ja raportoi nämä verottajalle, kuten tapahtuu jo tällä hetkellä. Tämän seurauksena verottajalla olisi näkyvyys kaikkiin tuloihin, jotka syntyvät virallisista kyydeistä. Vaikka edelleenkin on mahdollista, että kuljettajat tarjoavat "epävirallisia" kyytejä (joissa ei käytetä mittaria, vaikka näin vaadittaisiinkin), mikään hallituksen esityksessä ehdotettu ei muuttaisi tätä. Tätä riskiä voidaan vähentää ainoastaan valvonnalla (esim. tarkistuksilla).

Pyydämme hallitusta harkitsemaan tätä vaihtoehtoa, sillä se estää turhien kustannusten lisäämisen taksiluvan haltijoille, erityisesti COVID-19-viruksesta taksiautoilijoille tällä hetkellä kohdistuvan taloudellisen taakan huomioiden. Käytännössä tämä voitaisiin tehdä muokkaamalla 15 a §:ä niin, että siitä rajattaisiin pois taksipalvelut, jotka varataan kolmannen osapuolen kautta. Tämä vapauttaisi mainitun lainkohdan aiheuttamista velvoitteista sellaiset taksielinkeinonharjoittajat, jotka toimivat yksinomaan liikennepalvelulain vaatimukset täyttävien kolmansien osapuolten kautta.

152 § - Taksipalveluiden hinnoittelu

Lakiehdotuksen mukaan, mikäli matkan hinta perustuu ajan mittaamiseen tai matkan aikana ajettuun välimatkaan, on käytettävä taksamittaria. Mikäli hinnasta sovitaan ennen matkan alkua (esimerkiksi sovelluksessa), taksamittarin käyttöä ei kuitenkaan vaadita. Vaikka ymmärrämme tämän sääntelyn tarkoituksen, uskomme sen aiheuttavan sellaisia vaikeuksia, joihin ei toistaiseksi ole kiinnitetty huomiota.



Kuten olette jo ehkä tietoisia, Uberin alusta - taksiryttäjien ja matkustajien välikätenä - käyttää tällä hetkellä järjestelmää, joka perustuu etukäteen sovittuun hintaan. Kun vielä viime vuonna matkustajat pystyivät näkemään vain ennakoidun hintahaarukan, Suomessa matkustaja näkee nyt tarkan hinnan ennen matkan vahvistamista, jolloin matkustaja voi myös päättää etukäteen hyväksyykö tämä kyseisen hinnan vai ei. Pääsääntöisesti hinta on kiinteä, eikä sitä mukauteta pienen viiveen tai etäisyyden muutoksen johdosta. Kyseinen järjestelmä on täysin lainsäätäjän tarkoituksen mukainen.

Kuten kuitenkin ilmaisimme konsultaation yhteydessä, todellisuus on monimutkainen. On olemassa monia sellaisia tilanteita, jotka oikeuttavat poikkeamaan ennakkoon sovitusta hinnasta. Yleinen esimerkki on tilanne, jossa matkustaja muuttaa määränpäättä matkan alkamisen jälkeen, esimerkiksi jos matkustaja haluaa nousta kyydistä pois sovittua aiemmin, pyytää kuljettajaa ajamaan kiertotietä jättääkseen toisen matkustajan kyydistä tai jos lopullista määränpäättä muutetaan kokonaan. Samoin matkustaja saattaa pyytää kuljettajaa odottamaan muutaman minuutin (esimerkiksi odottaessaan toista matkustajaa). On kaikkien osapuolten intressissä, että kuljettaja voi mukautua matkustajan toiveiden mukaisesti ilman, että kuljettaja joutuu kieltäytymään ja pysymään alun perin sovitun reitin ja määränpään puitteissa, koska kuljettajalle ei maksettaisi tästä muutoksesta.

Hallitus on esittänyt, että tämän kaltaisissa tapauksissa olisi sovittava etukäteen uudesta hinnasta (s. 71). Vaikka ymmärrämme ajatuksen tämän esityksen takana, haluamme ilmaista huolestamme siitä, ettei tämä olisi välttämättä realistista, koska tämän tulisi tapahtua kesken matkaa. Sen sijaan ehdotamme, että niin kauan kuin hinnasta on etukäteen sovittu, poikkeuksellisissa tilanteissa (esimerkiksi matkustajan vaihtaessa määränpäättä tai mikäli kyseessä on huomattava muutos tai viivästys) tätä ennakkoon sovittua hintaa voitaisiin mukauttaa tosiasiallisen ajan ja välimatkan mukaisesti sovelluksen tekemien mittausten perusteella. Tämä vastaa sitä, kuinka sovelluksemme toimii tällä hetkellä kaikkien osapuolten eduksi. Tarvittaessa Traficomia voitaisiin pyytää erittelemään ne ehdot, joiden perusteella tämä olisi mahdollista (esimerkiksi matkustajan eksplisiittinen hyväksyntä) sekä erittelemään sen, ettei matkan mukauttamisen pitäisi tapahtua useammin kuin tietyssä prosenttiosuudessa kaikista matkoista, mahdollistaen siten poikkeuksen pääsääntöön.