

28.10.2020

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

TAKSISÄÄNTELYN KORJAUSPAKETTI

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan käsiteltävänä on hallituksen esitys taksiliikennettä koskevan sääntelyn korjaamiseksi (HE 176/2020).

Lakiesityksen mukaan koti- ja matkailupalveluyritysten palvelukokonaisuuteen sisältyvään kuljetustoimintaan ei vaadittaisi jatkossa taksiliikennelupaa. Ehdotuksella rajata koti- ja matkailupalveluyritysten osana kokonaispalvelua tarjoama kuljetustoiminta taksiliikennelupavaatimuksen ulkopuolelle pyritään helpottamaan koti- ja matkailupalveluyritysten toimintamahdollisuuksia ja vähentämään tarpeetonta hallinnollista taakkaa sekä selkeyttämään lainsäädäntöä. Koti- ja matkailupalveluyritysten kuljetuksia koskevan lupavaatimuksen poistamisen myötä voitaisiin luopua myös yksittäisiin velvoitteisiin liittyvistä koti- ja matkailupalvelualaa koskevista poikkeuksista (HE sivu 28). Sääntely palautuisi tältä osin siihen mikä tilanne oli kumotun taksiliikennelain aikana.

MaRa pitää hallituksen esitystä tältä osin erittäin perusteltuna ja kannattaa sitä.
MaRa toteaa asiasta tarkemmin seuraavaa:

1. Matkailu- ja ravintola-alan yritysten näkymät ovat synkät

Koronakriisi on ajanut matkailu- ja ravintola-alan yrittäjät sekä heidän työntekijänsä ennenäkemättömään ahdinkoon. Eduskunnan ja hallituksen päättämät kokoontumis-, matkustus-, ja ravintolatoiminnan rajoitukset, asiakkaiden varovaisuus, etätyöt ja erityisesti ulkomaalaisten asiakkaiden vähäisyys ovat kurittaneet matkailu- ja ravintola-alaa maaliskuun puolivälistä lähtien. Vaikka rajoituksia on purettu ja niitä on lievennetty, palvelujen kysyntä on edelleen heikkoa edelliseen vuoteen verrattuna.

MaRan jäsenkyselyn mukaan yritysten ja työntekijöiden näkymä vuoden loppuun asti on synkkä. **Vaikeimmassa asemassa ovat ohjelmapalvelualan yritykset, joista lähes 80 prosenttia arvioi menettävänsä yli 80 prosenttia liikevaihdostaan.** Puolet ohjelmapalvelualan yrityksistä arvioi olevansa konkurssiuhan alla kuuden kuukauden kuluttua. 72 prosenttia ohjelmapalvelualan yrityksistä arvioi, että vähintään 60 prosenttia henkilökunnasta on lomautettu syys-joulukuussa verrattuna vastaavaan aikaan viime vuonna ja peräti 14 prosenttia arvioi, että toiminta on kokonaan suljettu. Ohjelmapalveluyritykset (esimerkiksi husky- ja moottorikelkkasafarit) joutuivat lopettamaan toimintansa maaliskuussa 2020 kesken parhaan sesonkinsa. Niiden taloudelliset tappiot sesongin keskeyttämisestä olivat merkittävät. Yritysten taloudelliset vaikeudet jatkuvat myös tulevilla talvikaudella 2020–21, koska lentoliikenne ja ulkomailta Suomeen tuleva matkailu elpyvät hitaasti. Ohjelmapalvelualan tuleviin kausiin kohdistuu merkittäviä epävarmuustekijöitä etenkin ulkomaisten matkailijoiden ja liikematkailijoiden määrän suhteen. Kv. matkailijoiden osuus ohjelmapalvelualan yritysten asiakkaista on erittäin merkittävä. Osuus vaihi-

telee yrityksestä riippuen, mutta se voi olla jopa 80–90 %. Liike-matkailijoiden osuus asiakkaita on arviolta 10–20 %.

Koronakriisin seurauksena korostuu entisestään sen tärkeys, että matkailupalveluyrityksien palvelupaketin osana tapahtuvien kuljetukset rajataan taksiliikennelupavaatimuksen ulkopuolelle.

2. Ohjelmapalveluyritysten harjoittama kuljetustoiminta palvelupaketin osana

MaRa edustaa laajalti matkailu- ja ohjelmapalvelualan yrityksiä Suomessa. MaRan jäseniin kuuluu erilaisia ohjelma- ja luontomatkailupalveluja tarjoavia yrityksiä, jotka järjestävät koti- ja ulkomaisille matkailijoille erilaisia ohjelmapalveluja, safareita ja muita aktiviteetteja. MaRan jäseniä ovat muutamia mainitaksemme muun muassa Lapland Safaris Oy, Harriniva Hotels & Safaris Oy, Rukapalvelu Oy, Boreal Wildlife Centre Oy, Koli Activ Oy ja Martinselkosen Eräkeskus. MaRa neuvottelee ohjelmapalvelualalla työehtosopimuksen yhdessä palvelualan ammattiliitto PAMin kanssa.

Matkailupalveluja ja niihin liittyviä kuljetuspalveluja tarjoavat yritykset ovat pääosin erittäin pieniä, yrittäjä mukaan lukien 1-3 henkilöä ympärivuotisesti työllistäviä. Yrityksiä on useita satoja ja osa niistä toimii myös muilla toimialoilla (esimerkiksi maatalous). Matkailupalvelujen tarjonta on erittäin sesonkiluonteista. Asiakasryhmät ovat tyypillisesti pieniä, 2–6 henkilön ryhmiä.

Yritys tarjoaa yleensä luontomatkailupalveluja (esimerkiksi koira-, moottorikelkka-, poro-, vaellus-, melonta- ja eläintenkatselusafareita), joihin liittyvänä välttämättömänä osana on kuljetus esimerkiksi majoituspaikasta safarin varusteiden haku- tai aloituspaikkaan. Ajoneuvon kuljettajana toimiva ryhmän opas antaa asiakkaille jo kuljetuksen aikana tarkempia tietoja palvelukokonaisuudesta, kuten majoituksesta, ruokailuista, safarin ohjelmasta ja asiakkaan käyttöön tulevista välineistä sekä tekee itsensä tutuksi ryhmälle, jonka kanssa hän viettää aikaa joskus jopa useamman päivän.

Matkailupalveluiden yhteydessä tapahtuva asiakkaiden kuljettamiseen liittyvä palvelu on vain oheis- tai hyvin pieni lisäpalvelu osana palvelukokonaisuutta, jonka keskeisenä osana ei ole henkilökuljetuspalvelu vaan matkailuelämysten tarjoaminen. Matkailupalveluyritykset tarvitsevat myös luonnossa liikkumiseen normaalitaksikannasta poikkeavaa kalustoa. Lisäksi voimakkaasti sesonkiluoteisella alalla joudutaan turvautumaan sesonkihuipuissa vuokra-autoihin, joita ei ole tyypillisesti rekisteröity luvanvaraiseen liikenteeseen.

Matkailupalveluihin liittyvät kuljetukset eivät myöskään kilpaile taksiliikenteen kanssa. Kuljetuspalveluja ei tarjota rajoittamattomalle asiakaspiirille. Kuljetus on osa matkailupalvelukokonaisuutta ja se kohdistuu vain matkailupalveluyrityksen asiakkaisiin. Kuljetus on pääasialliseen palveluun liittyvä liitännäistoiminto. Asiakas ei voi varata kuljetusta sovelluksella tai puhelimella erikseen kuten taksitoiminnassa.

Palvelupaketin osana tapahtuva kuljetustoiminnan vapauttaminen luvanvaraisuuden piiristä ei aiheuta kilpailuvääristymää suhteessa taksitoimintaan, koska nämä kuljetukset ja taksiliikenne eivät kilpaile samoista asiakkaista.

Palvelupaketin osana tapahtuvien kuljetusten luvanvaraisuudelle ei ole harmaan talouden torjuntaan liittyviä perusteita. Kuljetukset ovat osa ohjelmapalveluyrityksen palvelukokonaisuutta. Kuljetus on tärkeä osa sujuvan kokonaispalvelun tarjoamisessa, mutta kuljetusten osuus kokonaislaskutuksesta on pieni tai sen osuutta ei ole voitu hinnoitella palveluun laisinkaan. Palvelupakettiin liittyviä kuljetuksia ei tarjota rajoittamattomalle asiakaspiirille tai matkailupalvelusta erillään. Ohjelmapalveluyritykset veloittavat tarjoamistaan matkailupalveluista kuten safareista ja opastetuista vaellusretkistä kokonaishinnan arvonlisäveroineen. Palvelupaketin osana olevien kuljetusten luvanvaraisuus ei ole tarpeen harmaan talouden torjumiseksi, mutta mahdollisuus kuljettaa asiakkaat joustavasti tapahtumapaikoille, on välttämätöntä palveluiden saavutettavuuden takaamiseksi.

3. Taksiliikenneluvasta aiheutuu ohjelmapalveluyrityksille tarpeetonta hallinnollista taakkaa ja kustannuksia

MaRa toteaa, että vaikka matkailupalveluyrityksen palvelupaketin osana tapahtuvia kuljetuksia ei koske taksinkuljettajan ajolupaa koskeva velvoite¹, taksiliikennelupa on aiheuttanut ohjelmapalveluyrityksille merkittäviä kustannuksia ja hallinnollista taakkaa.

Käytännössä vain ammattimaisesti toimivat matkailupalveluja tarjoavat yritykset ovat hakeneet luvan ja iso osa yrityksistä on jättänyt luvan hakematta. Taksilupaa koskevat velvoitteet ja kustannukset ovat kuljetusten merkitykseen nähden niin raskaat, että moni toimija on jättänyt luvan hakematta. Tämä on lisännyt kilpailuvääristymää ohjelmapalveluyritysten välillä.

Taksiluvan hankkineilla ohjelmapalveluyrityksillä kustannukset ovat nousseet merkittävästi aiemmasta. Ajoneuvojen vakuutusmaksut luvanvaraisessa käytössä ovat moninkertaiset tavallisiin vakuutuksiin nähden. Osa matkailuyrityksistä, jotka kuljettavat asiakkaitaan palvelukokonaisuuden osana, ovat jättäneet vakuuttamatta hallinnassaan olevat autonsa luvanvaraiseen käyttöön mikä on aiheuttanut kilpailuvääristymää. Taksiliikenneluvan hakemista valvoo lähinnä poliisi eikä poliisilla ole resursseja tehokkaaseen valvontaan. Palvelupaketin osana tapahtuvia kuljetuksia koskevan poikkeuksen palauttaminen lakiin keventäisi huomattavasti ohjelmapalveluyritysten kustannuksia, kun ajoneuvojen vakuutusmaksut palautuisivat normaaliksi.

Taksiliikenneluvan hankkineille ohjelmapalveluyrityksille on aiheutunut myös tarpeetonta hallinnollista taakkaa, kun ne ovat joutuneet raportoimaan palvelupaketin sisällä tapahtuvista ajoistaan vuosittain Traficomille tietoja muun muassa seuraavista asioista: taksiliikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrän, yritykselle ajavien kuljettajien määrä (täyspäiväiset, osa-aikaiset), yrityksen pääasiallinen toimialueen kunnan tarkkuudella, yrityksen liikevaihdon taksiliikenteessä (kokonaissumma euroina) raportoivana vuonna ja yrityksen ammattiajokilometrit taksiliikenteessä (kokonaiskilometrit km) raportoitavana vuonna. **Koska palvelupaketin osana tapahtuvista kuljetuksista ei peritä**

¹ Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättiin vuonna 2018 poikkeussäännös, joka on turvannut matkailupalveluyritysten toiminnan jatkumisen, vaikka niiltä on edellytetty taksiliikennelupaa palvelupaketin osana tapahtuvia kuljetuksia varten (HE 90/2018, LiVM 17/2018). Kuljettajalla ei tarvitse olla taksinkuljettajan ajolupaa, jos kuljetus on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla.

erillistä maksua on tämä johtanut myös taksiliikennettä koskevan tilastojen vääristymiseen. Useat taksiliikenneluvan hakeneet matkailuyritykset ovat mukana taksiliikenneluvuissa ilman raportoitavaa liikevaihtoa. Palvelupaketin osana tapahtuvat kuljetuksia koskevan poikkeuksen palauttaminen lakiin keventäisi ohjelmapalveluyritysten hallinnollista taakkaa ja poistaisi tilastoissa olevia vääristymiä.

Taksiliikennetoimintaan liittyvistä ehdotetuista lisävelvoitteista aiheutuisi kuljetuksia tarjoaville koti- ja matkailupalveluyrityksille lainsäädännön tavoitteiden kannalta tarpeettomia hallinnollisia ja liiketoiminnallisia kustannuksia (hallituksen esityksen sivu 25).

MaRa toteaa, että taksimatkoja koskeva tietojenkeräämisvelvoite matkailupalveluyrityksen palvelukokonaisuuden osana tapahtuvissa kuljetuksissa on täysin tarpeeton ja liian raskas velvoite matkailupalveluyrityksille. Palvelupaketin osana tapahtuvien kuljetusten osalta ei voida katsoa olevan mitään tarvetta kerätä tietoja siitä, milloin ohjelmapalveluyrityksen ajoneuvolla suoritettava ajo alkaa ja milloin se päättyy ja kuinka kauan se kestää. Matkan hinta- ja maksutapatietoja ei ajon aikana pystytä edes keräämään, koska kuljetuksesta ei peritä erillistä hintaa, kun kuljetus sisältyy palvelupaketin hintaan. Yrittäjän yksilöintitietojen, ajoneuvon yksilöintitietojen sekä ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitietojen keräämiseen ajon aikana ei ole mitään tarvetta.

Tarpeetonta taakkaa ja merkittäviä kustannuksia aiheutuisi myös siitä, jos matkailupalveluyritykset joutuisivat varustamaan ajoneuvot tietojen keruulaitteilla tai järjestelmillä, joita edellytetään takseissa. Tämä olisi kuljetusten merkitykseen nähden täysin kohtuuton velvoite ja lisäisi ohjelmapalveluyritysten kustannuksia entisestään.

Vaatimus ajoneuvojen varustamisesta laitteilla tai järjestelmillä käytännössä myös estäisi tai ainakin vaikeuttaisi huomattavasti ohjelmapalveluyrityksen mahdollisuutta vuokrata palvelukokonaisuuden osana tapahtuvia kuljetuksia varten kuljetuskalustoa esimerkiksi autovuokraamosta. Vuokra-ajoneuvon käyttäminen on tarpeellista korjaus- tai huoltotilanteissa tai kun palvelupaketin osana tapahtuviin kuljetuksiin tarvitaan hetkellisesti enemmän kalustoa kuin yrityksellä on normaalisti ajoneuvoja käytössään. Ohjelmapalveluyritysten palvelupaketin osana suoritettavia ajoja suoritetaan paljon haasteellisessa maastossa ja erämaassa, jolloin ajoneuvon asennettavien sovellusten ja laitteiden toimintaa tulee helposti häiriöitä tai ne rikkoontuvat. Yhteydet muun muassa mobiiliverkoon voivat katketa tai niitä ei ole.

Ehdotettu uusi sääntely taksiliikenteen hinnoittelua koskien ei myöskään lainkaan sovellu palvelupaketin osana tapahtuviin kuljetustilanteisiin. Näissä palvelupaketti pitää myydä kokonaisuutena eikä kuljetuspalvelua voi ostaa palveluyritykseltä erikseen.

MaRa pitää erittäin perusteluna ja lainsäädännöllisesti selkeänä ratkaisuna, että hallituksen esityksen 4 § 2 momentin 3- kohdan mukaisesti ilman taksiliikennelupaa saa suorittaa koti- tai matkailupalveluyrityksen kuljetuksia, jotka ovat osa yrityksen asiakkaille tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuvat palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla.

MaRa toteaa, että asiakkaiden turvallisuus tulee palvelukokonaisuudessa huomioiduksi kuluttajaturvallisuuslain säännösten perusteella. Ohjelmapalveluyritysten tulee arvioida tarjoamiinsa palveluihin liittyvät riskit ja laatia turvallisuusasiakirja, jossa palveluihin ja toimintaan liittyvät riskit on perusteellisesti kartoitettu ja selvitetty samalla myös vaaratilanteiden ehkäisemistä edellyttävät toimenpiteet. Myös palvelukokonaisuuden osana tapahtuvat kuljetustointo kuuluu tämän velvoitteen piiriin. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes valvoo ohjelmapalveluyritysten toimintaa.

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry



Kai Massa
lakimies, varatuomari

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 2 800 jäsentä, joilla on 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.