

Asia: VN/35525/2023/

## Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä MaRa) toteaa lausuntonaan seuraavaa:

#### 1. Yleistä

Ennen taksiuudistusta Suomessa oli toimiva ja luotettava taksijärjestelmä. Taksiliikenteen sääntelyn purkamista ja kilpailun vapauttamista perusteltiin merkittävillä hyödyillä. Seuraukset olivat kuitenkin päinvastaisia. Taksihinnat nousivat, palvelutaso ja laatu heikkenivät sekä taksiliikenteen valvonnassa havaitaan jatkuvasti epäkohtia. Myös harmaa talous on lisääntynyt taksialalla muutoksen jälkeen.

Taksinkuljettajana voi tällä hetkellä toimia henkilöitä, joilla on puutteellinen paikallistuntemus ja asiakas joutuu tämän vuoksi ohjeistamaan kuljettajaa ajon aikana. Myös asiakkaiden kokema turvallisuus on heikentynyt.

Taksiuudistus vapautti taksien hinnoittelun mutta samalla se on muuttunut asiakkaiden osalta ennakoimattomaksi. Taksimatkasta saatetaan periä asiakkaalta hinta, jonka asiakas kokee matkan pituuteen ja aikaan nähden kohtuuttomaksi. Julkisuudessa on käytetty termiä ”ryöstöhinnoittelu”.

Vuoden 2021 lopulla uutisoitiin siitä, että taksinkuljettajia epäillään seksuaalirikoksista Helsingissä entistä useammin. Määrä on noussut vuoden 2018 kesästä lähtien (<https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/4380599>). Myös taksinkuljettajien välisistä sanaharkoista ja väkivaltatilanteista taksitolpilla on uutisoitu. Vuoden 2023 lopulla Yle uutisoi, että sen haastattelemien lähteiden mukaan niin sanotut villit taksit ovat ryhtyneet muodostamaan taksitolpille omia jonotusjärjestelmiään. Kilpailijat pidetään tarvittaessa väkivalloin poissa.

Uhkaustilanteet ovat saaneet taksinkuljettajia lopettamaan työnsä turvallisuusriskien takia tai siirtymään muualle (<https://yle.fi/a/74-20064460>).

Taksisääntelyn purkaminen lisäsi taksialan harmaata taloutta. Verottaja tiedotti vuoden 2021 lopulla, että taksialan tehovalvonta paljasti 8,7 miljoonaa euroa kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja ja 4,3 miljoonalla eurolla muita virheellisyyksiä, jotka vaikuttivat verotettavan tulon määrään. Verottajan mukaan tyyppillinen verovilpin muoto on jättää käteisellä maksettua myyntiä kirjaamatta yrityksen kirjanpitoon tai jättää esimerkiksi kokonaan kirjaamatta jonkin kuukauden ajot. Taksamittaria saatetaan käyttää myös tarkoituksella väärin, jotta kirjanpitoon kirjautunut myynti jää todellisuutta pienemmäksi. Tehovalvonnan perusteella havaittiin myös se, että kansainvälisten sovellusten kautta taksitoimintaa harjoittavat eivät ole perillä siitä, että heidän vastuullaan on itse ilmoittaa taksitoiminnasta saadut tulot Verohallinnolle. Tehovalvonnassa huomattiin myös tapauksia, joissa taksinkuljettajalle oli maksettu pimeää palkkaa samanaikaisesti, kun hän on saanut työttömyys- tai sosiaalietuutta. Valvonnassa paljastui myös tilanteita, joissa taksiyrittäjällä ei ollut Traficomien myöntämää taksiliikennelupaa (<https://www.vero.fi/tietoa-verohallinnosta/uutishuone/lehdist%C3%B6tiedotteet/2022/taksialan-tehovalvonta-paljasti-87-miljoonaa-euroa-kirjanpidon-ulkopuolelle-jaaneita-tuloja-verohallinto-toivoo-lakimuutosta/>).

Taksiliikenteen valvontaiskuissa on havaittu jatkuvasti puutteita tietojen esittämisessä sekä ajopäiväkirjojen pitämisessä, joita edellytetään työsuhteessa olevilta taksinkuljettajilta. Verohallinnon mukaan alalle on tullut paljon pieniä toimijoita. On havaittu osaamattomuutta, mutta myös piittaamattomuutta velvoitteista ja niiden hoitamisesta (<https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/helsingissa-valvottiin-takseja-perjantaina-luvat-ja-ajoneuvot-paaosin-kunnossa>).

MaRa pitää välttämättömänä, että liikennepalvelulakiin tehdään tarpeellisia muutoksia taksialan luottamuksen palauttamiseksi, epärehellisen toiminnan ehkäisemiseksi ja harmaan talouden torjunnan tehostamiseksi. Taksisääntelyn korjaaminen on erittäin tärkeä asia myös matkailu- ja ravintola-alalle. Toimialan yritysten asiakkaat käyttävät taksipalveluita vapaa-ajan- tai liikematkallaan. Taksi on myös usein ulkomaalaiselle matkailijalle ensimmäinen palvelu, jota hän Suomeen saapuessaan käyttää. Mielikuva Suomesta turvallisena ja luotettavana maana heikkenee, jos matkailija kokee tullessa huijatuksi. Taksin turvallisuus ja luotettavuus on myös ensiarvoisen tärkeää yöaikaan kotiinsa palaaville juhlijaille.

Kunnioitavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Veli-Matti Aittoniemi

Kai Massa

varatoimitusjohtaja

lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhtiöitä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konsertti-tapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 8000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.

## 2.2 Ajoluvan saamisen estävät rikokset

**Olisiko tarpeen lisätä tuomioita tietyistä aserikoksista sekä maksuväline- ja petosrikoksista ajoluvan saamisen esteeksi? Mitkä olisivat suurimpia vaikutuksia, joita muutosehdotukset voisivat aiheuttaa? Olisiko muita rikostuomioita mitä pitäisi huomioida ajoluvan myöntämisen esteenä?**

MaRa katsoo, että aserikoksiin syyllistyneellä voi olla yhteyksiä jengeihin tai rikollispiireihin. MaRa kannattaa ehdotusta lisätä aserikos ajoluvan saamisen esteenä olevaan luetteloon.

Taksinkuljettaja käsittelee yrittäjänä tai työntekijänä taksissa asiakkaiden rahoja ja vastaanottaa maksuja maksukorteilla sekä digitaalisilla sovelluksilla. Asiakkaalla on kydyssä ollessaan rajalliset mahdollisuudet havainnoida taksinkuljettajan toimintaa. Asiakkaina voi olla lapsia, vanhuksia tai haavoittuvassa asemassa olevia henkilöitä.

MaRa kannattaa, että henkilön syyllistyminen rikoslain 36 luvussa mainittuihin petoksiin ja muihin epärehellisyyksiin sekä 37 luvussa mainittuihin maksuvälinerikoksiin lisätään luetteloon.

Lausuntopyynnössä on myös tiedusteltu mitä muita rikostuomioita tulisi arvioida ajoluvan myöntämisen esteenä.

MaRa toteaa, että Taksiliitto on tehnyt perustellun ehdotuksen luettelon laajentamisesta, mitä MaRa kannattaa. Myös lapsiin kohdistuvien rikosten, seksuaalirikosten, väkivaltarikosten sekä vapauten kohdistuvien rikosten osalta luvan esteenä olevaa määräaika tulee pidentää Taksiliiton ehdotuksen mukaisesti.

MaRa toteaa, että julkisuudessa on uutisoitu taksinkuljettajien välisestä väkivaltaisesta käytöksestä muun muassa taksitolpilla.

Voimassa olevan lain nojalla rikosrekisteriin merkityt pahoinpitelyrikokset (5 vuoden aikana) ovat luvan saamisen este. Myös sakkorekisteriin merkityt pahoinpitelyrikokset (3 vuoden aikana) ovat luvan saamisen este, jos se osoittaa henkilön olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana. Lievää pahoinpitelyä ei kuitenkaan oteta huomioon lupaharkinnassa.

Taksinkuljettajan ajolupa on voimassa määräajan, jonka jälkeen se pitää uusia. MaRa katsoo, että jos henkilö on ennen lupahakemuksen jättämistä taksinkuljettajana toimiessaan syyllistynyt lievään pahoinpitelyyn, tulisi teko huomioida taksinkuljettajan ajolupaa haettaessa.

## 2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

### **Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?**

Poliisi päättää taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisesta määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi. Mahdollisuus taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamiseen on tärkeää jälkivalvontaa ja poliisille tulee antaa tähän riittävät valtuudet.

MaRa kannattaa Taksiliiton ehdotusta, jonka mukaan poliisilla tulee olla nykyistä laajempi mahdollisuus ajoluvan peruuttamiseen. Ajoluvan peruuttaminen tulisi olla mahdollista tilanteissa, joissa henkilö syyllistyy vastaavanlaiseen rikokseen kuin erikseen liikennepalvelulain 25 §:ssä on yksilöity. Vastaavanlaisten rikosten kohdalla soveltamisalaa ei tule rajata koskemaan vain ulkomailla tuomittuja rikoksia.

MaRa katsoo, että taksinkuljettajilta tulee edellyttää korostuneen huolellista liikennekäyttäytymistä. Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamista voidaan liikennesäntöjen osalta tällä hetkellä harkita vain rattijuopumuksissa, törkeissä rattijuopumuksissa, törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa ja ajoneuvon kuljettamisessa oikeudetta.

MaRa katsoo, että poliisilla tulisi olla oikeus antaa varoitus ja/tai harkita ajoluvan peruuttamista vähintään määräajaksi, jos henkilö on taksinkuljettajan toimiessaan toistuvasti syyllistynyt esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamiseen huomattavaa ylinopeutta ajamalla, punaisia päin ajamalla tai suojatien eteen jalankulkijalle tietä antavan ajoneuvon ohittamiseen. Erityisesti toistuvat rikkomukset osoittavat taksinkuljettajana toimivan henkilön piittaamattomuutta liikennesäntöjen noudattamisessa tai liikennesäntöjen osaamattomuutta. Harkinnan laajentaminen antaisi poliisille keinoja poistaa taksiliikenteestä selkeät riskikuskut ennen vakavampien onnettomuuksien tapahtumista.

## 2.4 Taksinkuljettajan koulutus

**Mitä hyötyjä tai haittoja sekä vaikutuksia pakollisesta koulutuksesta olisi? Nostaisiko pakollinen koulutus alalle tulon kynnystä? Lisäisikö koulutus luotettavuutta? Vaikuttaisiko taksinkuljettajien koulutus työvoiman saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?**

**Jos koulutus säädettäisiin pakolliseksi, niin miten koulutuksen sisältö ja kesto tulisi rakentaa? Olisiko tällä hetkellä voimassa oleva erityisryhmien kuljettajakoulutus syytä lisätä osaksi pakollista koulutusta vai jättää erilleen joko vapaaehtoiseksi tai pakolliseksi?**

**Kenelle koulutus säädettäisiin pakolliseksi? Vain uusille alalle tuleville kuljettajille? Alalle vuoden 2018 jälkeen tulleille kevennettynä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi? Olisiko tarpeen säätää myös erillisestä jatkokoulutuksesta?**

Ennen taksisääntelyn uudistamista alalle tulevalta vaadittiin 30 tunnin peruskoulutus ja taksinkuljettajan koe. Liikennepalvelulaissa koulutusvaatimuksesta luovuttiin kokonaan. Arviomuistiossa nykyistä lainsäädäntöä ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiin lisättäisiin säännös taksinkuljettajan vähintään 21 tunnin pakollisen koulutuksen suorittamisesta taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi. Jatkovalmistelussa muun muassa tarkennettaisiin koulutuksen kesto, sisältö, järjestämistapa ja sitä koskevaa valvontaa.

Taksiliitto kannattaa pakollista vähintään 21 tunnin koulutusta. MaRa yhtyy Taksiliiton näkemykseen.

Koulutusvaatimuksen poistaminen kokonaan on heikentänyt taksipalveluiden laatua. Alalle on tullut paljon henkilöitä, joilla on olemattomat tai heikot valmiudet taksinkuljettajan työhön ja puutteellinen pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus. Taksinkuljettaja ei välttämättä osaa ajaa määränpäähän itsenäisesti ja asiakas joutuu ajon aikana ohjeistamaan taksinkuljettajaa helpoillakin reiteillä. Taksipalveluita tarjottaessa odotus-arvo on, että asiakas ei joudu hoitamaan taksinkuljettajalle kuuluvia tehtäviä eikä taksinkuljettaja vaaranna muiden liikenteessä olevien turvallisuutta.

Arviomuistiossa todetaan, että merkittävänä jatkovalmistelun kysymyksistä pakollisen koulutuksen säätämisessä olisi sen soveltaminen ja siirtymäsäännökset. Tällä hetkellä taksimarkkinoilla toimii sekä sellaisia kuljettajia, jotka ovat käyneet pakolliset koulutukset jo aiemman taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain mukaisesti, että kuljettajia, jotka ovat tulleet alalle liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Vuoden 2018 jälkeen alalle on tullut yli 24 000 taksinkuljettajaa.

Taksiliitto on esittänyt, että pakollinen koulutusvaatimus ulotetaan myös nykyisiin taksinkuljettajiin niin, että koulutus tulee suorittaa siirtymäaikana. Vaihtoehtoisesti kuljettajan ajolupaa

uudistettaessa tulee edellyttää taksinkuljettajan koulutuksen suorittamista, ellei kuljettaja ole täyttänyt aiemmin taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain vaatimuksia. MaRa pitää Taksiliiton ehdotusta perusteltuna. Pakollista jatkokoulutusta kaikille taksinkuljettajille emme kannata.

## 2.5 Taksinkuljettajan koe

**Miten koetta tulisi kehittää? Tulisiko kokeen suorituskertojen määrää rajata ja asettaa karenssi esimerkiksi kolmen hylätyn koekerran jälkeen? Tulisiko vilpin jälkeistä karenssiaikaa pidentää? Näkemyksenne karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?**

Vilpin ehkäisyn tehostaminen

MaRa kannattaa ehdotusta, jonka mukaan koe hylätään myös, jos vilppi havaitaan jälkikäteen. Vilppitapauksissa henkilöllä on 6 kuukauden karenssiaika uuden kokeen suorittamiselle. Jatkovalmistelussa karenssiajan mahdollista pituutta harkitaan pidennettäväksi 12 kuukauteen vilpin ehkäisyn tehostamiseksi. MaRa kannattaa myös karenssiajan pidentämistä.

Hylätyn kokeen uusiminen

Tällä hetkellä henkilö voi osallistua kokeeseen uudestaan heti hylätyn kokeen jälkeen. Ehdotuksen mukaan hylättyyn kokeeseen voisi tulla uudestaan vastas 30 vuorokauden kuluttua. Tällä estettäisiin sellainen toiminta, jossa koe suoritetaan vain niin monta kertaa peräkkäin, kunnes se läpäistään, ilman asioiden omaksumista, kuten myös kokeeseen menoa vain koemateriaalin kopioimiseksi. MaRa kannattaa ehdotusta.

Karenssiaika kolmen hylätyn kerran jälkeen

Liikennepalvelulakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös määräaikaisesta kiellosta osallistua kokeeseen kolmen hylätyn suorituskerran jälkeen. Arviomuistion mukaan suurimmalla osalla hylätyistä kokeista, syynä hylättyyn tulokseen on heikko kielitaito. Ehdotetussa ajassa henkilön olisi mahdollista parantaa kielitaitoaan tai muita tarvittavia tietoja ja taitoja riittävälle tasolle. MaRa kannattaa karenssiaikaa koskeva ehdotusta.

Kokeen sisältö ja kaksiosainen koe

Nykyisin koe on yksiosainen ja kokeen suorittaja käy läpi kokeessa yhteensä 50 kysymystä. Koerakennetta muuttamalla esimerkiksi kaksiosaiseksi (30 + 30 kysymystä) voidaan vaikuttaa siihen, kuinka suureen osaan koemateriaalista pääsee käsiksi yhdellä koekerralla. Tämän on arvioitu pienentävän koekysymysten vuotoa kentälle.

Arviomuistiossa ehdotetaan koesuorituksen jakamisesta kahteen osaan. MaRa kannattaa ehdotusta.

## Ajokoe

Taksiliiton näkemyksen mukaan Suomessa tulisi ottaa käyttöön Ruotsin tapaan taksinkuljettajan ajoluvan edellytykseksi pakollinen ajokoe. Kokeessa kuljettaja osoittaa riittävät taidot ajo- ja matkustajaturvallisuuteen liittyen sekä kokeen tulee mitata kokelaan osaamista laajasti ja monipuolisesti.

MaRa katsoo, että ajokokeen tarpeellisuus tulee huolellisesti arvioida jatkoselvityksessä. Ajokoe nostaa alalla tulon kynnystä, mutta samalla se varmistaa, että taksinkuljettajalla on tosiasialliset perusvalmiudet taksinkuljettajan työhön. Kirjallisen kokeen hyväksytyt suorittaminen ei välttämättä tätä varmista. Jos kirjallinen koe on läpäisty vilpillisesti, puutteelliset taidot paljastuisivat ajokokeessa.

## 3.2 Hyvämaineisuuden estävät rikokset

**Tulisiko hyvämaineisuuden arviointiin lisätä esteeksi myös henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita? Mitä vaikutuksia näillä muutoksilla olisi taksialalle, sekä laajemmin tavara- ja henkilöliikenneluvan hakijoihin ja haltijoihin?**

Liikennepalvelulain 8 §:n hyvämaineisuutta koskeva sääntely koskee liikenneluvan hakijoita ja haltijoita.

Tällä hetkellä liikennepalvelulain 8 §:n mukaan hyvämaineisuutta vaarantavina tekijöinä otetaan huomioon, tilanteet, joissa henkilö on tuomittu vähintään neljästä työ tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristön-suojelua tai muuta ammatillista vastuuta, ihmiskauppaa, huumausainerikoksia, tai laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen.

Nykyistä lainsäädäntöä ehdotetaan muutettavan niin, että hyvämaineisuuden esteeksi lisättäisiin myös rikoslain 36 luvun mukaisia rikoksia petoksesta ja muusta epärehellisyydestä sekä 37 luvun

mukaisia maksuvälinerikoksia. Arviomuistiossa todetaan, että näiden rikosten lisääminen liikennepalvelulain 8 §:n luetteloon edesauttaisi myös harmaan talouden torjuntaa. MaRa pitää ehdotettuja muutoksia harmaan talouden torjunnan kannalta kannatettavina.

Arviomuistiossa ehdotetaan, että liikennepalvelulain 8 § 1 momentin hyvämaineisuuden estäviksi rikoksiksi lisättäisiin rikoslain 20 luvussa tarkoitetut seksuaalirikokset, 21 luvussa tarkoitetut henkeen tai terveyteen kohdistuvat rikokset, sekä rikoslain aserikoksia käsittelevän 41 luvun mukaisia rikoksia.

MaRa toteaa, että taksiuudistuksen jälkeen taksiasiakkaisiin kohdistuneet seksuaalirikokset ovat ainakin julkisuudessa esitettyjen tietojen mukaan lisääntyneet. Tämä on heikentänyt asiakasturvallisuutta ja taksialan yleistä luottamusta. MaRa pitää liikenneluvan hakijan ja haltijan hyvämaineisuuden sääntelyn tarkistamista kattamaan myös seksuaalirikokset tältä osin selkeästi tarpeellisena.

MaRa katsoo, että myös toisen terveyteen ja henkeen kohdistuvia rikoksia ja aserikoksia on voitava arvioitava osana hyvämaineisuutta. Myös nämä rikokset voivat osana 8 §:n 2 momentin mukaista kokonaisarviointia osoittaa henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Hyvämaineisuutta koskevan harkinnan laajentamisella voidaan estää, että väkivalta- tai henkirikostaustan omaavat henkilöt eivät pääse alalle luvanhaltijana.

### 3.3 Yrittäjäkoe

**Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomien vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestäville tahoille ja kokeen suorittajille?**

MaRalla ei ole näkemystä asiaan.

### 3.4 Koulutusorganisaatioiden valvonta

**Tulisiko koulutusorganisaatiolle ja/tai koulutuksesta vastaavalle henkilölle asettaa tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja/tai esteitä hyväksynnälle? Jos vaatimuksia asetettaisiin, millaisia vaatimusten tulisi olla?**

MaRa toteaa, että koulutusorganisaatiot ja koulutuksesta vastaavat henkilöt ovat avainasemassa sen varmistamisessa, että laissa säädetty koulutus toteutetaan määräysten mukaisesti ja sisällöltään asianmukaisesti. MaRa ei ota yksityiskohtaisesti kantaa kelpoisuusvaatimuksiin ja mahdollisiin esteisiin.

### 4.2. Värilliset rekisterikilvet



## **Mitä hyötyjä/haittoja ja vaikutuksia värillisistä rekisterikilvistä olisi? Miten värillisiä rekisterikilpiä tulisi valvoa?**

MaRa kannattaa värillisten rekisterikilpien käyttöönottoa takseissa.

Värilliset rekisterikilvet helpottavat tien päällä tapahtuvaa valvontaa. Värillinen rekisterikilpi osoittaa, että taksiliikenteeseen käytettävä ajoneuvo on rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön. Taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo tulee katsastaa vuosittain ja katsastuksen yhteydessä voidaan tarkistaa, että ajoneuvon taksiliikennelupa-, rekisteri- ja vakuutusasiat ovat kunnossa. Jos puutteita havaitaan, rekisterikilpi poistetaan, millä estetään se, että ajoneuvoa käytetään taksiliikenteessä. Jos katsastus laiminlyödään, ajoneuvo menee ajokieltoon ja se paljastuu automaattivalvonnan yhteydessä. Värillisen rekisterikilven käyttö takseissa lisää myös kuluttajien luottamusta takseihin ja kuluttajat osaavat välttää harmaita takseja, joissa ei ole värillistä rekisterikilpeä.

### **4.3 Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan**

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella rekisteröidä ajoneuvo liikenneluvan yksinomaiseen hallintaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksirytyksille) ja toimivaltaisille viranomaisille? Vaikuttaisiko ajoneuvon rekisteröiminen saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?**

Arviomuistiossa ehdotetaan lisättävän liikennepalvelulain 17 §:n 2 momenttiin taksiliikenneluvan haltijan velvollisuus huolehtia, että ammattimaisessa henkilökuljetusliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Näin pykälä olisi yhdenmukainen kaikille toimijoille, mitä voi pitää perusteltuna.

Ehdotus johtaisi siihen, että vain sellaisilla ajoneuvoilla voisi harjoittaa taksiliikennettä, jotka ovat liikenneluvan haltijan yksinomaisessa hallinnassa. Yksinomainen hallinta tarkoittaisi lähtökohtaisesti sitä, että luvanhaltija olisi joko ajoneuvon ainoa omistaja tai ainoa haltija, jos ajoneuvon omistaja on esimerkiksi rahoitusyhtiö tai ajoneuvojen vuokrausta harjoittava

elinkeinonharjoittaja.

Arviomuistiossa todetaan, että välityskeskusten ja suurten taksirytysten vuosina 2022 ja 2023 toimittamien kuukausiseurantatietojen mukaan useamman luvanhaltijan käyttämiä ajoneuvoja oli 7,5 – 13 % kaikista ilmoitetuista ajoneuvoista, ja n. 1 400 – 2 070 toimijalla oli ollut kytkös ajoneuvoon, jota oli käyttänyt myös jokin toinen toimija. Markkinaseurantatiedon perusteella ei kuitenkaan kyetä selvittämään sitä, onko ajoneuvoa käytetty jatkuvasti eri luvanhaltijoiden toimesta ammattimaisen liikenteen harjoittamiseen vai onko ajoneuvon haltija vaihtunut vuoden aikana. Kovinkaan yleistä ei liene se, että samaa autoa käyttää kaksi tai useampi luvanhaltijaa samanaikaisesti, sillä eri luvanhaltijoiden tulee luonnollisesti huolehtia mm. auton tunnustemerkinnoista sisätiloissa (luvanhaltijan nimi- ja yhteystiedot), hintamerkinnoista sekä maksupäätelaitteista.

MaRa katsoo, että ehdotettu muutos yksinomaisesta hallinnasta rajoittaa liian paljon elinkeinovapautta. Taksiliikenteen toimijoilla saattaa perusteltu tarve käyttää yhtä tai useampaa yhteistä ajoneuvoa muun muassa kustannusten vähentämiseksi. Lainsäädännön ei tulisi estää taksiliikenteessä käytössä olevien ajoneuvojen yhteiskäyttöä, kunhan muut velvoitteet hoidetaan asianmukaisesti.

MaRan näkemyksen mukaan olennaisinta on, että

- taksi on rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön, se on vakuutettu ja katsastettu sekä rekisteröity tietyille tai tietyille luvanhaltijoille (rekisteritunnuksen ja luvanhaltijan yhteys)
- taksissa on värillinen rekisterikilpi, taksivalaisin ja hintatiedot asiakkaiden nähtävillä, kun ne vaaditaan.
- taksi on varustettu taksamittarilla, joka kerää taksimatkasta vaaditut tiedot sekä
- taksissa on asiakkaiden nähtävillä taksimatkan aikana taksiliikenneluvan haltijan nimi ja yhteystiedot ja taksinkuljettajan tiedot.

#### 4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella kytkeä rekisteritunnus liikennelupaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksiyrityksille) ja toimivaltaisille viranomaisille?**

Arviomuistiossa ehdotetaan liikennepalvelulakiin lisättäväksi uusi säännös koskien ajoneuvon ilmoittamista luparekisteriin (ajoneuvon kytkeminen taksiliikennelupaan) sekä velvoitteen laiminlyömistä koskevan sanktiosäännöksen.

MaRa kannattaa ehdotusta. Ajoneuvon kytkeminen liikennelupaan vahvistaisi viranomaisvalvontaa, kun viranomainen voisi liikennevalvonnan yhteydessä tarkistaa mihin lupaan ajoneuvo liittyy ja että lupa-asiat ovat kunnossa. Jos ajoneuvon yksinomaista hallintaa tai omistusta ei vaadita, ajoneuvo voitaisiin rekisteröidä useammalle liikenneluvan haltijalle.

#### 4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi julkisesta rekisteristä? Mitä tulisi huomioida valmistelussa?**

Liikenne- ja viestintäministeriö on yhdessä Traficommin kanssa selvittänyt mahdollisuutta parantaa matkustajien turvallisuutta laajentamalla julkisesti saatavilla olevaa tietoa taksiliikenteen harjoittajista. Sähköisen julkisen kyselyn avulla voisi esim. tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella, onko kyseinen ajoneuvo ilmoitettu käytettäväksi taksiliikenteessä, mikä yritys kyseisellä ajoneuvolla taksiliikennettä harjoittaa ja onhan toimijalla voimassa oleva taksiliikennelupa.

Arviomuistiossa ehdotetaan muutettavan Traficomien palvelua siten, että hakuja olisi mahdollista tehdä myös ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella. Tämä edellyttäisi, että taksitietokantaa rakennettaessa ajoneuvon tiedot olisi yhdistetty taksiyrittäjän liikenneluvan tietoihin (katso tarkemmin arviomuistion edellinen luku 4.4). Lisäksi muutos edellyttäisi, että luvanhaltijoita veloitettaisiin ilmoittamaan käytössään olevat ajoneuvot tietojärjestelmään (esim. Traficomien Lilja-järjestelmä). Tämä toteutettaisiin muuttamalla liikenteen palveluista annetun lain 17 ja 227 §

MaRa katsoo, että taksitoimijoiden rekisteritietojen julkisuus on helppo toteuttaa ja se lisää taksialan avoimuutta.

Tällä hetkellä monen muun luvanvaraisen elinkeinon osalta on olemassa julkinen rekisteri. Esimerkiksi alkoholiluvista (tukkumyynti, valmistus, vähittäismyynti, anniskelu) ja tupakan myyntiluvan haltijoista on olemassa julkinen rekisteri (alkoholi: <https://valvira.fi/avoin-data> ja tupakka: <https://tupakkarekisteri.valvira.fi/>).

## 4.6 Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

**Mitä seikkoja tulisi huomioida liikennevirhemaksun määräämisessä? Olisiko muita liikennepalvelulain säännöksiä, joiden noudattamatta jättämisestä tulisi määrätä seuraamus osana taksialan valvontaa?**

Liikennepalvelulaissa on muutamia velvoitteita, joiden rikkomisesta ei ole säädetty sanktiota. Tällaisia ovat esimerkiksi taksivalaisinta ja hinnaston ilmoittamista koskevat puutteet. Poliisi ei voi nykytilanteessa puuttua muutoin kuin suullisella huomautuksella asiaan, vaikka se havaitsisi liikenteessä selkeästi määräyksen kriteereistä poikkeavan taksivalaisimen. Arviomuistiossa ehdotetaan, että puutteellisesta taksivalaisimesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu. Tämä parantaisi poliisin mahdollisuuksia valvoa asiaa sekä kannustaisi oikeanlaisen valaisimen käyttämiseen. Yhtenäinen taksivalo parantaisi kuluttajien mahdollisuuksia tunnistaa taksi ja lisäisi siten kuluttajien luottamusta taksiliikenteeseen

MaRa toteaa, että kun määräyksen vastaisesta taksivalaisimesta ei voi määrätä seuraamusta, liikenteessä voi olla takseja, joissa on vain keltainen valaisin. Taksimerkintä puuttuu kokonaan tai valaisimesta on irronnut kirjaimia. MaRa kannattaa, että puutteellisen taksivalaisimen käytöstä voidaan määrätä liikennevirhemaksu.

Arviomuistiossa todetaan, että markkinaehtoisessa liikenteessä taksimatkat voidaan hinnoitella vapaasti, mutta oleellista on, että hinnat ilmoitetaan selkeästi. Liikennepalvelulain 152 §:ssä säädetään veloitteesta antaa kuluttajalle tieto matkan kokonaishinnasta tai hinnan määräytymisen perusteet ennen matkan alkamista. Hintatiedot on esitettävä niin, että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa ennen matkan alkamista.

Traficom on antanut täydentävän määräyksen hinnoittelun ilmaisemisesta. Määräys koskee taksiasemalta tai taksitolpalta alkavia taksimatkoja sekä muutoin ennalta tilaamatta tai varaamatta alkavia matkoja. Määräys ei koske taksimatkoja, jotka tilataan puhelimitse tai sovelluksella välityksellä tai yhdistämispalvelun kautta taikka muutoin ennalta. Kyseisen määräyksen rikkomisesta ei kuitenkaan ole säädetty seuraamusta.

Arviomuistiossa todetaan, että hinnaston puuttuminen tai sen epäselvyydet ovat kenttävalvonnassa kolmanneksi yleisin puute taksiajoneuvoissa. Hinnoittelun epäselvyydestä tulee myös kuluttajilta palautetta merkittävässä määrin.

MaRa kannattaa ehdotusta, jonka mukaan hinnaston tai sen puutteellisuudesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu. Sääntely varmistaa nykyistä paremmin sen, että takseissa on hintatiedot näkyvillä, kun sitä edellytetään, ja asiakas voi ennen taksimatkaa tarkistaa taksimatkan hinnan ennen nousemista taksiin kadulta tai taksitolpalta.

MaRa katsoo, että seuraamusten määrääminen tulisi olla mahdollista myös muiden olennaisten säännösten osalta. Tämä varmistaa, että luvanvaraista taksiliikennettä harjoitetaan säännösten ja määräysten mukaisesti. Säännöksiä, joiden rikkomisesta tulisi voida määrätä seuraamus on esimerkiksi se, että luvanvaraiseen taksiliikenteen käytettävä ajoneuvo on rekisteröity asianmukaisesti, taksiajoneuvo on merkitty liikenneluvulle ja luvanhaltijan hallintaan ja taksiajoneuvossa on värillinen rekisterikilpi.

## 5.2 Vaihtoehtoiset toimenpiteet

**Tulisiko taksamittari säätää pakolliseksi useampiin ajoihin kuin mitä laki nyt edellyttää? Saako käytössä olevista lain mukaisista muista laitteista ja järjestelmistä yhtä kattavat tiedot kuin taksamittarista? Mitä ovat taksamittarin tai muun laitteen tai järjestelmän kustannukset kuljettajalle tai yritykselle? Olisiko erillinen pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä hyödyllinen?**

Liikenteen palveluista annetun lain 15 a §:n nojalla henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään taksamittaria, joka täyttää mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset, tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka luotettavasti kerää jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa laissa vaaditut tiedot. Tietoja on säilytettävä siten, ettei niiden sisältöä voi muuttaa, ja että niitä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa. Tiedot tulee säilyttää kolmannen osapuolen hallinnoimassa tietokannassa, johon kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti. Traficom antaa tarkemmat tekniset määräykset 1 momentissa tarkoitettusta muusta laitteesta ja järjestelmästä sekä niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä.

Liikennepalvelulaki määrää pakolliseksi taksamittarin käytön tietyissä taksimatkoissa. Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määrittämisessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria (152 § 2 momentti). Taksa-mittari on säädetty pakolliseksi muuttuvahintaisissa kyydeissä. Veloitteella käyttää taksamittaria muuttuvahintaisten taksikyytien hinnan määrittämisessä pyritään varmistamaan, että hinta perustuu luotettavaan mittaus-tietoon.

Arviomuistion mukaan ongelmaksi on kuitenkin osoittautunut se, että muut laitteet ja järjestelmät ovat tällä hetkellä epätarkempia ja helpommin manipuloitavissa kuin taksamittari.

Mittauslaitedirektiivin mukainen taksamittari rekisteröi kaiken taksiyrityksen verotuksen ja kirjanpidon kannalta oleellisen tiedon riittävällä tarkkuudella eikä tietoa voi manipuloida. Taksamittarin eduksi voitaisiin katsoa myös se, että se on kiinteä ajoneuvoon asennettava laite, jota ei voi irrottaa ajoneuvosta ja sitä kautta manipuloida tietosisältöä. Tarkastuksissa se paljastaisi myös harmaan talouden ilmiön, jossa mahdollisesti jätetään kirjaamatta joitain maksuja mittariin ja sitä kautta kirjanpitoon, sekä silloin, jos mahdollisesti taksiyrityksen työntekijä pimittää tuloja taksiyritykseltä. Taksamittari rekisteröi ajoneuvon ajoja silloinkin, kun sitä ei ole kytketty "on duty"-toimintoon.

Traficomien toimialatuntemukseen perustuvan erittäin karkean arvion mukaan noin kolmella neljäsosalla nykyisen taksikannan ajoneuvoista mittari löytyy jo ennestään, joten taksamittarin pakolliseksi tekemistä koskeva muutos koskettaisi mahdollisesti noin neljäsosaa nykyisin taksikäytössä olevista ajoneuvoista. Pakollinen taksamittari kuitenkin toisi kustannuksia niille taksiyrityksille, joilla sitä ei tällä hetkellä ole.

MaRa kannattaa taksialan harmaan talouden torjunnan tehostamiseksi Taksiliiton ehdotusta, jonka mukaan taksamittari tulisi pakolliseksi kaikkiin takseihin.

Taksiliiton lausunnossa todetaan, että mikään muu järjestelmä taksamittaria lukuun ottamatta ei tallenna tietoja ajoneuvon kokonaiskilometreistä. Ajoneuvolla ajettu kokonaiskilometrimäärä on olennainen tieto paljastamaan esimerkiksi kassan ohimyyntiä. Muut laitteet tai järjestelmät eivät ole yhtä luotettavia kuin taksamittari eikä muulle laitteelle tai järjestelmälle ei ole olemassa hyväksymismenettelyä.

MaRa toteaa, että taksamittarin sijasta käytettävä järjestelmä tai laite ei ole lain edellyttämällä tavalla tosiasiallisesti luotettava, jos harmaan talouden toimija pystyy helposti ohittamaan sen käytön taksiajoissa niin, että käteisellä tai sovelluksella maksetuista kiinteähintaisista taksimatkoista ei tallennu oikeita tietoja järjestelmään tai tietoja pystyy jälkikäteen manipuloimaan.

MaRa toteaa, että taksamittarin käyttöpakko ei estä sovellusten käyttöä. Sovellusta käyttämällä asiakas voi valita maksaako hän taksimatkan kiinteähintaisena. Ennakoon sovitut hinnat on mahdollista syöttää taksamittarille, joten taksamittari ei rajoita erilaisten hinnoittelumallien käyttöä.

Taksamittarin käyttöpakko aiheuttaa kustannuksia niille taksitoimijoille, joilla sitä ei ole. Arviomuistion mukaan taksamittari on jo kuitenkin käytössä suurimmassa osassa taksiautoja (3/4). Kaikki vakiintuneet taksitoimijat käyttävät autoissaan taksamittaria. Taksamittarin käyttöpakko ei ole alalle tulon este huomioiden taksamittarin kertaluonteiset laite- ja asennuskustannukset sekä mittarin pitkä käyttöikä. Yhden mittarin käyttöikä on 10 vuotta ja se on siirrettävissä ajoneuvon vaihdon yhteydessä.

## 5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

### **Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?**

Liikennepalvelulain 6 §:n mukaan Traficom myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan hakijalle, jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyynsä nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin. Luvan myöntäminen edellyttää lisäksi sen arvioimista, osoittaako lainkohdassa tarkoitettu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta hakijan ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan luvanvaraista toimintaa.

Arviomuistiossa todetaan, että Traficomien lupamenettely ja luvanhaltijoihin kohdistama valvonta tukee keskeisesti harmaan talouden torjuntaa taksialalla. Traficom hyödyntää lupaedellytysten valvonnassa Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikön tuottamaa VHS-raporttia. Tällä hetkellä raportti kattaa ainoastaan luonnollisen henkilön ja tämän mahdollisesti jo harjoittaman elinkeinotoiminnan tiedot tai tiedot oikeushenkilöstä, joka hakee lupaa tai joka on luvanhaltija.

Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikkö on esittänyt, että vaatimus velvoitteiden hoitamisesta olisi tarpeen laajentaa oikeushenkilömuotoisen luvanhakijan tai luvanhaltijan vastuuhenkilöihin, omistajiin sekä näiden muuhun yritystoimintaan. Vastaava muutos on harmaan talouden selvitysyksikön mukaan toteutettu useisiin elinkeinolupiin tai rekisteröintiä vaativiin toimialoihin.

Asiaa on arvioitu etenkin lupaviranomaisena toimivan Traficomien näkökulmasta. Ehdotettua säännösmuutosta ei edellä arvioidut vaikutukset huomioiden pidetä tarkoituksenmukaisena. Muutos kuormittaisi ja hidastaisi taksiliikennelupa-asioiden käsittelyä ja edellyttäisi henkilöresurssien lisäämistä, jotta hakemusten käsittelyajat saataisiin pysytettyä nykyisellään. Muutoksesta aiheutuisi tietojärjestelmäkustannuksia ja se vaikuttaisi siihen, millä aikataululla taksiliikennelupia koskeva hakemusmenettely kyetään automatisoimaan. Muutos edellyttäisi myös Harmaan talouden

selvityksyksiköltä VHS-raportin sisällön laajentamista koskemaan laajennettua henkilöpiiriä. Asiaa ei näin ollen ehdoteta otettavan mukaan säädösvalmisteluun.

MaRalla ei ole huomauttamista asiaan. Taksialan harmaan talouden torjunnassa on olennaista toteuttaa muut ehdotetut toimenpiteet ja säätää tämän lisäksi taksimittari pakolliseksi. Keskeistä on valvoa taksiliikenteen toimijoita tehokkaasti.

## 6.2 Ajovuoroista sopiminen

**Kannustaisiko Kilpailu- ja kuluttajaviraston täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista, sopimaan ajovuoroista ja päivystyksistä vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi? Mitä koette olevan suurimpia epäselvyyksiä ajovuorojen sopimisessa?**

Arviomuistiossa todetaan, että taksin saaminen suuremmissa kaupungeissa voi olla aiempaa helpompaa, mutta tämä positiivinen kehitys ei koske laajemmin muita alueita ainakaan arkaikojen ulkopuolisina ajankohtina. Kuluttajille tilanne saattaa näyttytyä pidempänä odotusaikana. Mitä vähemmän alueella on tilauksen tullessa vapaana palvelutarpeeseen sopivaa kalustoa ja mitä kauempaa kyseinen taksi tulee asiakkaan luo, sitä pidempi tilausaika yleensä on. On myös mahdollista, että mikäli takseja ei ole lainkaan vapaana tai tilaus ei muuten ole taksiryttäjälle taloudellisesti mielekäs, saattaa kyyti jäädä kokonaan toteutumatta.

Mahdollisia ratkaisuja taksipalveluiden saatavuuden lisäämiseen tai ylläpitämiseen haja-asetuilla alueilla voisi olla ensinnäkin markkinaehtoinen päivystys, jonka taksiryttäjät toteuttaisivat keskenään sopien, ja toiseksi julkisin varoin hankittava päivystys.

Arviomuistiossa todetaan, että nykyinen lainsäädäntö siis mahdollistaa ajovuoroista tai päivystyspaikoista sopimisen, jos siitä katsotaan olevan hyötyä kuluttajille eikä kyse ole pelkästään taksirytyksiä hyödyttävästä markkinoiden jakamisesta. Taksiliiton lausunnossa kuitenkin todetaan, että paikkakuntaikohtaiset eroavaisuudet huomioiden KKV:n ohjeistukset ovat jääneet liian ylätasolle. Kilpailulainsäädännön rikkomisesta määrätyt seuraamukset ovat niin suuria, ettei autoilijoiden yhteenliittymät uskalla ottaa riskiä joutumisesta niiden kohteeksi.

Taksiliiton mukaan ryttäjien oikeusturvan kannalta paras ratkaisu on, mikäli KKV:ltä saataisiin ennakkoratkaisu ajovuoroista sopimisen käytänteistä ja reunaehdoista. Vaihtoehtoisesti lainsäädännössä tulisi määritellä ne tilanteet, joissa ajovuoroista on mahdollista.

MaRa katsoo, että taksirytyksille ennakoitava laillinen mahdollisuus ajovuoroista sopimiseen kilpailulainsäädännön reunaehdot huomioiden saattaisi parantaa taksipalveluiden saatavuutta harvaan asutuilla alueilla ja hiljaisempina aikoina, kun taksipalveluiden saatavuudessa on todellisia

puutteita. Tällä olisi positiivisia vaikutuksia myös alueella toimiville matkailu- ja ravintola-alan yrityksille, kun niiden asiakkaat saisivat varmemmin tarvitsemansa taksin.

## 6.3 Julkisesti tuettu päivystys

### **Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?**

Arviomuistiossa todetaan, että vuoroista sopimisen ohella saatavuutta voi-si myös edistää julkisesti ostetulla päivystyspalvelulla. Esimerkiksi kesäkuusta 2023 lähtien Forssan kaupunki on ostanut taksien päivystyspalveluita arkiöisin. Kyseessä on vuoden mittainen kokeiluhanke, joka päättyy toukokuun lopussa 2024 ja sen jälkiarviointi on pian ajankohtainen.

Taksiliiton lausunnossa todetaan, että kokemuksia julkisesta päivystyksestä on Forssan ja Sysmän osalta. Kokemukset ovat positiivisia. Kun asiakkaat ovat voineet luottaa taksin saamiseen, on se vaikuttanut positiivisesti sekä taksien, että ravintolapalveluiden kysyntään.

MaRa suhtautuu positiivisesti julkisesti tuettuun päivystykseen, kun taksipalveluiden saatavuudessa on tietyllä alueella ja ajankohtina todellisia puutteita. Taksipalveluiden saatavuuden parantuminen lisää ihmisten liikkumismahdollisuuksia, mikä vaikuttaisi positiivisesti monien palveluiden kysyntään. Palveluiden käytön lisääntyminen kodin ulkopuolella lisää myös valtion ja kuntien verotuloja.

## Loppuun yleisiä kysymyksiä

**Onko teillä muita kommentteja tai lisätietoja taksisääntelyyn liittyvän säädöshankkeen jatkotyössä huomioitavaksi?**

**Onko arviomuistioissa nostetut mahdolliset vaikutukset muutosehdotuksiin oikeansuuntaisia? Kun jatkovalmistelussa arvioidaan vaikutuksia tarkemmin, olisiko vaikutuksia syytä täydentää joillain näkökulmilla?**

**Onko arviomuistion nykytilan kuvausta koskevat osiot oikeansuuntaisia ja riittävän kattavia? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla tai tarpeellisilla tiedoilla?**

**Koetteko, että muistiossa esitetty arvio alalla nykyisin esiintyvistä haasteista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

**Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?**

-



Massa Kai  
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry