

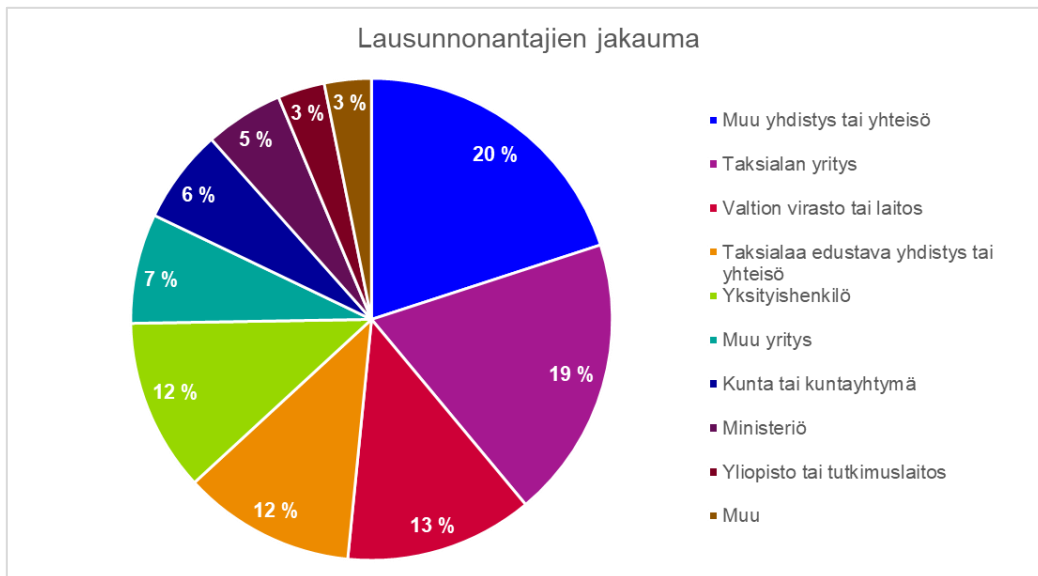
31.7.2020

Lausuntoyhteenveto

hallituksen esitysluonnoksesta laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 §:n sekä ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta (taksisääntelyn korjaus)

1 Tiivistelmä

Hallituksen esitysluonnoksesta saatiin lausuntoja yhteensä 95. Lausunnonantajat on lueteltu yhteenvedon lopussa. Lausuntoja saatiin laajasti eri sidosryhmiltä ja ne jakautuivat seuraavasti:



Taksipalveluiden laatua ja turvallisuutta parantavia ehdotuksia pidettiin laajasti kannatettavina ja tarkoituksenmukaisina. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen vapaaehtoisuus nähtiin toimivana ratkaisuna, vaikka muun muassa erityisryhmien edustajat esittivät myös koulutuksen pakollisuutta. Liikenne- ja viestintäviraston roolia kuljettajien koulutusorganisaatioiden hyväksyjänä ja toiminnan valvojana kannatettiin. Osa lausunnonantajista piti tiettyjä koulutusorganisaation vastaavalle johtajalle esitettyjä vaatimuksia (voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa ja vähintään vuoden kokemus päätoimimisena taksinkuljettajana toimimisesta) liiallisina. Koesuorituksen vilppiin puuttumista kannatettiin vahvasti ja osa esitti, että kokeeseen osallistumista koskeva karenssiaika tulisi olla pidempi.

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalle ehdotettua velvollisuutta toimittaa viranomaiselle määrääjain tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuna pidettiin erityisesti viranomaisten lausunnoissa tarpeellisenä saatavuuden tilannekuvan luomiseksi. Sen sijaan erityisesti taksialan toimijat suhtautuivat ehdotukseen kriittisesti, koska sen katsottiin aiheuttavan lisää hallinnollista taakkaa ilman suoraa vaikutusta palvelujen saatavuuteen. Osa lausunnonantajista korosti myös konkreettisten saatavuutta parantavien toimenpiteiden tarpeellisuutta.

Valtaosa lausunnonantajista kannatti harmaan talouden torjuntaan tähtäviä ehdotuksia ja ne nähtiin taksimarkkinoiden valvontaa ja luotettavuutta parantavina. Eniten harmaan talouden osalta kommentointiin taksamittareita ja muita laitteita sekä järjestelmiä koskevia ehdotuksia. Noin puolet asiaa kommentoinneista vastaajista ei kannattanut taksamittareihin sekä muihin laitteisiin ja järjestelmiin

liittyviä ehdotuksia tai toivoi niihin muutoksia. Osa asiaan kriittisesti suhtautuneista lausunnonantajista esitti pakollisia EU:n mittauslaitedirektiivin mukaisia taksamittareita kaikkiin takseihin, kun taas osa toivoi, että myös muita kuin EU:n mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttäviä digitaalisia ratkaisuja voisi hyödyntää myös taksimatkan hinnan määrittämisessä. Lausunnoissa korostettiin teknologia-neutraaliutta erilaisista näkökulmista. Joissakin lausunnoissa nostettiin esille tarve saada muulle laitteelle tai järjestelmälle nopeasti tarkempia määräyksiä, jotta ne osattaisiin ottaa huomioon tuotekehityksessä ja epätietoisuus laitteille asetettavista vaatimuksista hälvenisi. Muutamassa lausunnossa ehdotettiin, että muille laitteille tai järjestelmille tulisi hankkia viranomaishyväksyntä ennen niiden käyttöönottoa. Ehdotettua taksamittarisääntelyä pidettiin toisaalta myös kohtuullisena kompromissina kaikille pakollisten taksamittareiden ja sovellusten sallimisen välillä. Ehdotusta taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta kannatettiin, mutta taksialan edustajat esittivät myös värillisen rekisterikilven käyttöä taksiajoneuvoissa. Taksialan lausunnoissa toivottiin tehokkaampaa puuttumista esimerkiksi sosiaalisessa mediassa toimiviin kyytiryhmiin, joissa lausuntojen mukaan harjoitettaisiin myös ammattimaista kuljetustoimintaa.

Näkemyks taksipalvelujen hinnoittelun selkeyttämisen tarpeesta jaettiin laajasti. Hinnoittelun selkeyttämiseen tähtääviin ehdotuksiin suhtauduttiin kuitenkin varsin kaksijakoisesti. Etenkin taksialan toimijat esittivät lausunnoissaan kriittisiä näkemyksiä taksipalvelujen hinnoittelun sääntelemisestä. Taksialan toimijat kritisoivat erityisesti hinnoittelurakenteen sääntelyä ja enimmäishintojen asettamista taksipalveluille. Velvoitteeseen ilmoittaa esimerkkimatkan hinta suhtauduttiin pääosin myönteisesti, vaikkakin osa lausunnonantajista piti sitä tarpeettomana, eikä uskonut sen lisäävän asiakkaiden mahdollisuuksia arvioida matkan kokonaishintaa tai vertailla taksirytysten hintoja.

Lausuntopalvelun kautta jätetyt lausunnot ovat julkisia ja löytyvät palvelusta. Valtioneuvoston julkiseen hankeikkunaan on viety sekä lausuntopalveluun että suoraan ministeriön kirjaamoon jätetyt lausunnot ja ne löytyvät osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2019>.

2 Hallituksen esitysluonnoksen pääasiallinen sisältö

Esitysluonnoksessa ehdotettiin muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, ajoneuvolakia ja tieliikennelakia. Esitys liittyy pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelman strategiseen kokonaisuuteen Liikennejärjestelmän kehittäminen. Hallitusohjelman mukaisesti tavoitteena on tehdä taksisääntelyssä havaittuihin epäkohtiin liittyviä korjauksia, ottaen huomioon erityisesti taksitoiminnan turvallisuus, harmaan talouden torjunta, taksipalvelujen hinnoittelun läpinäkyvyys sekä taksien saatavuus.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettiin lisättäväksi sääntelyä taksinkuljettajan kokeesta ja sen järjestämisestä, taksinkuljettajien vapaaehtoisesta erityisryhmien kanssa toimimista tukevasta kuljettajakoulutuksesta sekä koulutusten järjestämiseen liittyvistä viranomaismenettelyistä. Tavoitteena on parantaa palvelujen laatua ja erityisryhmien turvallisuuden kokemusta taksipalveluissa.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettiin myös lisättäväksi sääntelyä kaikista taksikyydeistä verovalvontaa varten kerättävistä vähimmäistiedoista, Y-tunnuksesta taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä, velvoitteesta pitää taksiajossa mukana taksiliikennelupaa tai sen jäljennöstä, kuljettajan vastuusta ajoneuvossa mukana pidettävistä asiakirjoista ja tiedoista sekä pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta. Lisäksi tieliikennelakiin ehdotettiin lisättäväksi sääntelyä taksivalaisimen käytöstä. Tavoitteena on tukea viranomaisvalvontaa ja harmaan talouden torjuntaa sekä helpottaa taksin tunnistamista myös asiakkaan näkökulmasta.

Liikenteen palveluista annetun lain taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua koskevaa sääntelyä ehdotettiin myös täsmennettävän. Luonnoksen mukaan kadulta tai taksitolpalta otettavissa kyydeissä olisi käytettävä tiettyä hinnoittelurakennetta ja esitettävä esimerkkimatkan hinta. Tavoitteena on lisätä hinnoittelun läpinäkyvyyttä ja parantaa asiakkaiden mahdollisuuksia arvioida taksimatkan hintaa. Lisäksi enimmäishintojen asettamisvaltuutta koskevia säännöksiä ehdotettiin muutettavaksi niin, että ne koskisivat jatkossa edelleen erityisryhmille suunnattuja lisäpalveluja, mutta eivät muita taksipalveluja. Samalla lakiin esitettiin lisättäväksi taksirytyksiä ja välityskeskkuksia koskeva hintatietojen toimitusvelvollisuus sekä täsmennettäväksi, mitä tietoja palvelujen tarjonnasta ja kysynnästä on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Tavoitteena on parantaa viranomaisten mahdollisuuksia muodostaa luotettava kuva taksipalvelujen hinnoista ja saatavuudesta.

Ajoneuvolain taksamittareita ja muita laitteita koskevaa sääntelyä ehdotettiin täsmennettävän. Luonnoksen mukaan kaikissa takseissa tulisi jatkossa käyttää joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää. Taksamittaria täytyisi käyttää, kun kyydin hinta perustuu matkan pituuden ja ajan mittamiseen ajon aikana. Jos kyydin hinta on kiinteä, taksissa voisi käyttää myös muuta laitetta tai järjestelmää, joka kerää ja säilyttää laissa edellytetyt vähimmäistiedot. Tavoitteena on harmaan talouden torjunnan tukeminen sekä kansallisen taksamittarisääntelyn täsmittäminen EU-sääntelyyn liittyvän tulkintaepävarmuuden poistamiseksi.

3 Yksityiskohtaisempi yhteenveto lausuntopalautteesta

Lausuntoyhteenvedossa käydään ensin teemoittain läpi keskeisimpiä huomioita, jotka liittyvät lausuntopalvelussa esitettyihin pykäläkohtaisiin kysymyksiin, joilla selvitettiin lausunnonantajien näemyksiä lakiehdotuksen keskeisestä sisällöstä, ja kunkin teeman loppuksi muita siihen liittyviä huomioita. Yhteenvedon loppuun on koottu muita kuin hallituksen esitysluonnoksen teemoihin liittyneitä huomioita. Lausunnoissa esitetyt lakitekniset korjausehdotukset on huomioitu erikseen, eikä niitä ole tekstin pituuden ja luettavuuden vuoksi sisällytetty tähän yhteenvetoon.

3.1 Nykytilan arviointi

Nykytilan arviointia kommentoineet lausunnonantajat pitivät sitä pääsääntöisesti onnistuneena ja kattavana. Arviointia pidettiin laajasti oikeansuuntaisena, vaikka joidenkin lausunnonantajien mukaan osa epäkohdista jäi liian vähälle huomiolle. Muutamat lausunnonantajat toivat esille, että liikennepalvelulaki on ollut voimassa nyky muodossaan vasta muutaman vuoden ja taksimarkkinoiden muutokseen sopeutumiselle tulisi antaa tarpeeksi aikaa. Toisaalta osa painotti, että taksialan toimijat tarvitsevat nopeasti lainsäädännön muutoksia.

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus toteaa, että taksiuudistuksen hintavaikutusten arvioimiseksi tulisi taksialan hintakehitystä tarkastella ennen ja jälkeen uudistuksen sekä verrata hintakehitystä samankaltaisiin maihin. Tutkimuskeskuksen mukaan muun muassa Suomen ja Ruotsin viimeaikaisen hintakehityksen perusteella vaikuttaa siltä, että vuoden 2018 taksiuudistus korotti Suomen taksihintoja melko merkittävästi. Tutkimuskeskuksen mukaan hintakehitystä olisi hyvä seurata jatkossa systemaattisemmin.

Muutamassa lausunnossa kommentoitiin taksirytysten mahdollisuuksia sopia hiljaisten aikojen ja alueiden ajovuoroista. **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** toteaa ajovuorojärjestelyistä sopimiseen liittyen, että sen tietojen perusteella kilpailulain tulkintakysymykset eivät ole laajasti estäneet ajovuorojärjestelyistä sopimista, vaan useilla välitysyhtiöillä on ollut tällaisia käytäntöjä käytössä myös liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. **Oulun yliopiston INTERACT tutkimusryhmän** arvion mukaan yrityksille on kuitenkin lähtökohtaisesti vaikea lähteä sopimaan ajovuorolistoista, vaikka se olisikin asiakkaan eduksi, jos ei ole selkeitä kriteereitä, missä tilanteissa se olisi mahdollista.

Myös taksialan harmaan talouden nykytilaa kommentoitiin useassa lausunnossa. Esimerkiksi **Valtion taloudellinen tutkimuskeskus** toteaa, ettei harmaan talouden laajuudesta alalla ole täysin selvää kuvaa ja että asiasta tarvittaisiin lisää tutkimusta. Osa **taksialan toimijoista** toteaa, että harmaan talouden torjunnan arvioinnissa olisi syytä nostaa esiin sosiaalisessa mediassa toimivat kyytiryhmät ja lisäksi arvioinnissa tulisi huomioida miten ongelmat ilmenevät alueittain Suomessa.

Myös palvelujen laadun nykytilaa kommentoitiin muutamassa lausunnossa. Esimerkiksi **Lähitaksi Oy** katsoo, että pääkaupunkiseudulla taksipalveluiden laadun osalta on ongelmia, joita arvioinnissa ei ole nostettu esille.

Useat **erityisryhmien järjestöt** kertovat lausunnoissaan, että jäsenistöltä saadun palautteen perusteella erityisryhmille suunnattujen taksipalvelujen saatavuudessa on havaittu puutteita. **Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry:n** mukaan sen jäsenyrityksiltä saadun palautteen perusteella saatavuudessa ei ole yleisellä tasolla ongelmia, mutta toisaalta on raportoitu, että tietyillä pienillä paikkakunnilla ongelmia saatavuudessa on esiintynyt erityisesti yöaikaan.

3.2 Taksipalveluiden laatu ja turvallisuus

Ehdotus erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta (liikennepalvelulain 26 a §)

Pääosa lausunnonantajista pitää vapaaehtoisuuteen perustuvaa erityisryhmien kuljettajakoulutusta kannatettavana, koska se edistää erityisryhmien luottamuksen ja turvallisuuden tunnetta taksipalveluita kohtaan. Vapaaehtoisen koulutuksen todetaan parantavan erityisesti sellaisten kuljettajien valmiuksia kohdata erityisryhmiä, jotka ovat heidän kanssaan paljon tekemisessä. Lausunnoissa korostettiin, että lakisääteinen koulutus loisi yleisen laatustandardin, jota julkisten hankintayksilöiden olisi mahdollista hyödyntää erityisryhmien kuljetusten laatuvaatimusten määrittämisessä. Esiitettyä koulutuksen pituutta yleisesti kannatettiin ja käytännön harjoitusosiota pidettiin hyvänä ratkaisuna. Verkko-opetuksen mahdollistamisen todettiin parantavan koulutuksen saatavuutta. Osa lausunnonantajista toivoisi koulutuksen olevan pakollinen.

Työ- ja elinkeinoministeriön mukaan esitys on kannatettava, sillä sen tavoitteena on parantaa hankintojen laatua, eikä esitys ole ministeriön mukaan ristiriidassa hankintalain tai sen periaatteiden kanssa.

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö ja Kansaneläkelaitos Kela ehdottavat harkittavaksi, että erityisryhmien koulutus säädettäisiin pakolliseksi esteettömien ajoneuvojen kuljettajille, koska erityisryhmät käyttävät myös itse tilaamiaan ja maksamiaan taksipalveluita. Kela pitää tärkeänä, että koulutuksesta tiedotetaan kattavasti heti lain tullessa voimaan, jotta koulutusta voidaan vaatia heti lain voimaantulon jälkeen julkaistavissa Kelan julkisissa hankinnoissa.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa harkittavaksi, ettei koulutustietoa vietäisi kuljettajan ajoluvalle, vaan ainoastaan Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan koulutuksen käyneiden kuljettajien tiedot olisi mahdollista luovuttaa 230 §:n mukaisesti esimerkiksi julkisille hankintayksiköille tai muille lailla säädettyä tehtävää hoitaville Liikenne- ja viestintävirastolle esitetyn tietopyynnön perusteella. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että ehdotettu vapaaehtoinen koulutus ei ole rinnastettavissa 227 §:ssä tarkoitettuihin tietoihin, joista jokaisella on oikeus saada tieto ilman käyttötarkoitusta ja joita virasto voisi julkaista julkisessa yksittäiskyselypalvelussa.

Savonlinnan kaupunki esittää erityisryhmien kuljettajakoulutuksen pakollisuutta ja huomauttaa, että myös koulukuljetuksissa on tärkeää huomioida oppilaiden erityistarpeet. Opetukseen sisältyvät koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvät erityiskysymykset jäävät ehdotuksessa vielä epäselviksi.

Erityisesti **erityisryhmien järjestöt** esittävät koulutuksen pakollisuutta. Järjestöjen lausunnoissa korostettiin sitä, että erityisryhmiin kuuluvat henkilöt käyttävät myös muita kuin julkisesti hankittuja kyytejä, minkä vuoksi erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamisen tulisi olla kaikille kuljettajille pakollista. Lisäksi järjestöt esittävät erityisryhmiin kuuluvien toimimista kouluttajina ja toivovat erityisryhmien kanssa tehtävää yhteistyötä koulutuksen toteuttamisessa.

Suomen Taksiliiton mukaan ajoluvan kaksoiskappaleen hakemisesta syntyvä 45 euron kustannus koulutusmerkinnän saamiseksi ajoluvulle on kohtuuton ja tämä voitaisiin ratkaista sallimalla ajoluvan uusiminen poikkeuksellisesti ilman liikennepalvelulain 26 §:n rajausta (ehdotetussa 26 §:ssä säädetään, että taksinkuljettajan ajolupa voidaan uusaa aikaisintaan kuusi kuukautta ennen sen voimassaoloajan päättymistä) ja digitalisaation kehittyessä merkintä koulutuksesta sähköisessä järjestelmässä tulisi riittää.

Kuluttajaliitto ry kiinnittää huomiota siihen, että kaikki taksinkuljettajat ovat tekemisissä erityisryhmiin kuuluvien matkustajien kanssa, joten on perusteltua lisätä pakollista erityisryhmäkoulutusta.

Joidenkin **taksialan toimijoiden** mukaan erityisryhmien kuljettajakoulutus voisi olla pakollinen ainakin erityisryhmien kanssa toimiville, jolloin luottamusta taksialaan voitaisiin laajasti parantaa.

Tuomi Logistiikka Oy esittää harkittavaksi, tulisiko erityisryhmien kuljettajakoulutus tai sen osa uusia määräajoin.

Ehdotus erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutusorganisaation hyväksymisestä, velvollisuuksista ja valvonnasta (liikennepalvelulain 35 a §, 35 b §, 36 a §, 36 b §, 193 a §)

Lausunnonantajat pääasiassa kannattavat esitystä. Liikenne- ja viestintävirastolle asetettujen hyväksymistä ja valvontaa koskevien velvoitteiden todetaan muun muassa turvaavan koulutusten yhdenmukaista laatua ja sisältöä.

Työ- ja elinkeinoministeriö ja Kilpailu- ja kuluttajavirasto ehdottavat harkittavaksi, voitaisiinko sääntelyn tavoitteet saavuttaa ilman, että yrittäjäkoulutuksen koulutusorganisaation opetuksesta vastaavalta johtajalta vaadittaisiin taksinkuljettajan ajolupaa tai taksialan kokemusta. Esitys sellaisenaan saattaisi rajoittaa koulutusorganisaatioiden mahdollisuuksia tarjota yrittäjäkoulutusta ja jottaa siihen, että koulutusta tarjoaisi pääasiassa taksialan toimijat, kuten välityskeskukset.

Erityisryhmien järjestöt esittävät, että erityisryhmien koulutusta antavilta opettajilta tulee edellyttää laaja-alaista kokemusta erityisryhmien kuljettamistyöstä ja useamman vuoden kuljettajakokemusta.

Suomen Taksiliiton ja **Opentaxin** mukaan koulutuksen taso voidaan taata ilman opetuksesta vastaavalta johtajalta edellytettyä taksinkuljettajan ajolupaa tai muuta kokemusta taksialalta, ja **Uudenmaan Taksiryttäjät ry:n** mukaan vaatimus vähintään yhden vuoden taksikokemuksesta on epärelevantti ja alan tuntemus on riittävää. **Cabonline Finland Oy** toteaa, että on tärkeää, että isot toimijat pystyvät tarjoamaan itse koulutusta.

Ehdotus taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiseen vaikuttavien sakkorekisteristä ilmenevien tekojen karenssiajan muutoksesta (liikennepalvelulain 25 § 3 mom.)

Ehdotusta kannatetaan huomioiden, että sakkorekisterin tietoja ei ole tosiasiallisesti ollut saatavilla yli kolmen vuoden ajalta.

Oikeusministeriö pitää muutosta välttämättömänä tosiasiallisen valvonnan mahdollistamiseksi. Ministeriö kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että esityksen mukainen kolmen vuoden karenssi-aika saattaa edelleen olla joidenkin rikosten osalta liian pitkä elinkeinovapauden näkökulmasta.

PRO-Keskus Oy pitäisi perusteltuna lupaviranomaisten harkintavaraa vähäisissä rikkomuksissa.

Ehdotus taksinkuljettajan ajoluvan väliaikaisesta todistuksesta (liikennepalvelulain 25 § 5 mom.)

Ehdotusta kannatettiin laajasti muun muassa taksinkuljettajan nopeamman työllistymisen näkökulmasta. Osa lausunnonantajista vaikuttaa kuitenkin ymmärtäneen, että kyse on aiemman lain mukaisesta erillisestä väliaikaisesta luvasta eikä fyysisen ajoluvan odotusajaksi annettavasta väliaikaisesta todistuksesta ajoluvan myöntämisestä.

Suomen Taksiliitto huomauttaa, että väliaikaisesta luvasta voitaisiin tulevaisuudessa luopua, jos ajolupamerkintä saataisiin reaaliaikaiseen sähköiseen järjestelmään. **AMIK Oy** esittää, että väliaikaisen ajoluvan voimassaolo voisi olla kaksi kuukautta eikä väliaikaisia lupia saisi ketjuttaa.

Ehdotus taksinkuljettajan ajoluvan uusimisen ajankohdasta (liikennepalvelulain 26 § 2 mom.)

Lausunnonantajat kannattavat esitystä laajasti.

Vantaan kaupunki toteaa, että kuuden kuukauden raja taksinkuljettajan ajoluvan uusimiselle ennen ajoluvan umpeutumista voi olla liian lyhyt.

Suomen Taksiliitto kannattaa esitystä, mutta ehdottaa siihen poikkeusta. Erityisryhmien koulutusmerkintää haettaessa kuljettajalla tulisi olla mahdollisuus uusaa ajolupa, vaikka voimassa olevan ajoluvan päättymiseen olisi yli kuusi kuukautta, elleivät muut syyt muodostu luvan myöntämisen esteeksi.

Ehdotus taksinkuljettajan kokeen sisällöstä ja Liikenne- ja viestintäviraston roolista kokeen järjestäjänä (liikennepalvelulain 25 a §)

Lausunnonantajat pääasiassa kannattavat ehdotusta. Taksinkuljettajan kokeen monipuolisuuden ja vaatavuuden merkitystä kuljettajien osaamisen testaamisessa korostettiin.

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että taksinkuljettajan koetta ja yrittäjäkoetta koskevat sääntelyratkaisut eivät ole yhdenmukaisia, vaan esimerkiksi taksinkuljettajan kokeesta vastaa ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto, mutta yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen järjestämisestä hyväksytyt koulutusorganisaatio.

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö toteaa, että pykälässä voisi olla tarpeen vielä selkeämmin säätää, että kuljettajan kokeessa tulee testata vähimmäisosaaminen myös erityisryhmien koulutukseen ehdotettujen osa-alueiden osalta, koska erityisryhmien koulutus on vapaaehtoinen.

Kansaneläkelaitos Kela toteaa, että taksinkuljettajan kokeella tulee varmistua jokaisen kuljettajan perusvalmiuksista esimerkiksi avustaa liikuntarajoitteisia asiakkaita ja kiinnittää apuvälineitä.

Erityisryhmien järjestöt korostavat sitä, että kokeessa tulee varmistua kuljettajien valmiuksista huolehtia erityisryhmien turvallisuudesta. Kokeessa tulisi varmistua kuljettajien riittävästä kielitaidosta ja vuorovaikutustaidoista, minkä lisäksi järjestöt esittävät paikallistuntemuksen mittaamista ja kokeen minimivaatimusten määrittelyä.

Kuluttajaliiton mukaan taksinkuljettajan kokeessa tulisi olla myös kysymyksiä matkustajien oikeuksista, millä parannettaisiin matkustajien kuluttajansuojaa.

Suomen Taksiliitto ehdottaa, että Liikenne- ja viestintävirasto arvioisi kokeen toimivuutta ja siitä saatua palautetta säännöllisesti. Taksiliitto korostaa myös taksinkuljettajan kokeen riittävää vaatavuutta ja monipuolisuutta, jotta voidaan varmistua kuljettajan riittävästä osaamisesta.

Osa **taksialan toimijoista** esittää, että kokeessa tulisi varmistua kuljettajien riittävästä kielitaidosta, vuorovaikutustaidoista ja paikallistuntemuksesta, minkä lisäksi kokeen minimivaatimukset tulisi määritellä. **MaaS Globalin** mukaan taksinkuljettajan kokeen tarpeellisuutta tulisi arvioida tarkemmin alalle tulokynnyksen ja työvoiman saatavuuden kautta, koska suuri osa asiakkaista on ollut tyytyväisiä palveluiden laatuun huolimatta siitä, että lainsäädäntö on ollut vasta vähän aikaa voimassa.

Osa **koulutusorganisaatioista** esittää, että myös taksinkuljettajan kokeen järjestämisoikeudet tulisi myöntää kriteerit täyttävälle toimijoille.

Ehdotus taksinkuljettajan kokeen koesuorituksen hylkäämisestä ja osallistumiskiellosta (liikennepalvelulain 246 a §)

Ehdotusta kannatettiin laajasti. Osa lausunnonantajista toivoo esitystä tiukempia seuraamuksia.

Oikeusministeriö toivoo, että todennettua vilppiin syyllistymistä ja karenssiajan laskemista selvennetään. Lisäksi ehdotuksessa tulisi huomioida tilanteet, joissa vilppi huomataan vasta kokeen jälkeen. Ministeriön mukaan jää epäselväksi miksi vilppisääntely ei koskisi yrittäjäkoetta.

Savonlinnan kaupunki toteaa, että ehdotuksesta jäi epäselväksi, mikä on katsottava vilpiksi koetilaisuudessa.

Erityisryhmien järjestöt ehdottavat pidempää osallistumiskieltoa ja vilpillisyyden arviointia myös erityisryhmien koulutuksen osalta, koska erityisryhmien kohdalla luottamus kuljettajaan korostuu.

Suomen Taksiliitto ehdottaa, että osallistumiskielto olisi minimissään kuusi kuukautta ja että pykälässä viitattaisiin väärän henkilötiedon antamisen osalta informatiivisesti rikoslakiin. Moni muistakin **taksialan toimijoista** ehdottaa pidempää osallistumiskieltoa ja vilpin toistuesssa tiukempaa sanktiota. **Menevä Oy** ehdottaa myös koejärjestelyjen parantamista vilpin vähentämiseksi.

Muita huomioita

Erityisryhmien järjestöt korostavat taksipalveluiden merkitystä erityisryhmien liikkumisen ja itsenäisen elämän turvaamisessa ja viittaavat muun muassa YK:n vammaissopimukseen, jossa valtio veloitetaan toteuttamaan tehokkaat toimenpiteet erityisryhmien mahdollisimman itsenäisen liikkumisen varmistamiseksi. Osan järjestöistä mukaan myös esteettömien ajoneuvojen kuljettajien terveysvaatimuksiin tulee kiinnittää huomiota, koska usein asiakas on täysin riippuvainen kuljettajasta. Järjestöt esittävät myös, että välityskeskusten toiminnan laadullista yhdenvertaisuutta ja osaamista erityisryhmien palveluissa olisi syytä seurata ja taksipalvelujen kehittämisessä tulisi hyödyntää yleisesti paremmin asiakaspalautteet. Järjestöt tuovat esiin myös vakiotaksien käytön merkityksen erityisryhmiin kuuluville. **SAMS Samarbetsförbundet kring funktionshinder rf** korostaa, että erityisen tärkeää tutun taksin käyttäminen on ruotsinkieliselle henkilölle. Tutun kuljettajan käyttö lisää matkustajan turvallisuutta ja kommunikointimahdollisuuksia. SAMS tuo esiin myös toimivien taksipalveluiden merkityksen erityisryhmien työllistymismahdollisuuksille. Lisäksi tulee kiinnittää huomiota siihen, etteivät he, joilla ei ole pääsyä digitaalisiin palveluihin, joudu heikompaan asemaan hinnoittelun osalta.

Moni lausunnonantajista korostaa valvonnan merkitystä taksipalveluiden laadun ja turvallisuuden varmistamisessa. **Cabonline Finland Oy:n** mukaan taksiliikenneluvan tai taksinkuljettajan ajoluvan voimassaoloaikana saadut rikostuomiot tulisi huomioida ja luvat tulisi olla mahdollista peruuttaa. Lausunnoissa korostetaan myös sosiaali- ja terveysministeriön, Kelan ja kuntien toimintaa julkisten hankintojen osalta erityisesti erityisryhmien taksipalveluiden turvaamisessa. Joidenkin lausunnonantajien mukaan uusille kuljettajille pakollinen kuljettajakoulutus tulisi palauttaa.

3.3 Taksipalveluiden saatavuus

Ehdotus liikkumispalvelun tarjoajan tietojen toimitusvelvollisuudesta (liikennepalvelulain 179 §)

Erityisesti **viranomaistahot** ja **erityisryhmien järjestöt** pitivät henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajien velvollisuutta toimittaa viranomaiselle määräajoin tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuna kannattavana. Lausunnonantajat katsoivat, että näiden tietojen myötä viranomaisille syntyy nykyistä parempi kuva taksipalvelujen saatavuudesta, jolloin toimenpiteiden tarpeellisuutta pystytään arvioimaan luotettavasti.

Erityisryhmien järjestöt korostivat, että tietojen toimitusvelvollisuuden tulee sisältää julkiset kyydit. Järjestöt korostivat myös, että huomiota tulee kiinnittää erityisesti isojen esteettömien ajoneuvojen saatavuuden seurantaan, jotta apuvälineitä käyttävien liikkuminen voidaan turvata paremmin.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry katsoo, että esitetty tietojen toimitusvelvollisuus aiheuttaisi kohtuuttoman hallinnollisen taakan matkailualan yrityksille.

Taksialan toimijat sen sijaan kritisoivat sitä, että tietojen keräysvelvollisuus aiheuttaa hallinnollista taakkaa, eikä suoraan paranna saatavuutta. Samaan kiinnittivät huomiota myös yleisesti elinkeinoelämän näkemyksiä edustavat **Helsingin seudun kauppakamari** ja **Suomen Yrittäjät**. Useat taksialan toimijat huomauttivat, että yksittäinen taksi saattaa kuulua useaan välityskeskukseen, jol-

loin on vaarana, että välityskeskusten toimittamissa tiedoissa on päällekkäisyyksiä. **Tuomi Logistiikka Oy:n** mukaan olisi hyvä tarkentaa koskevatko toimitettavat tiedot sekä markkinaehtoista liikennettä että julkisia kuljetuksia. **Tampereen Aluetaksi Oy** ja **Uber** kiinnittivät huomiota siihen, että tietoja tulisi käsitellä ja julkaista siten, ettei niistä voida tunnistaa yksittäisiä henkilöitä tai yksittäisen yrityksen tietoja. **Suomen Taksiliitto ry** esittää reaaliaikaisen järjestelmän luomista taksialan toimijoille tietojen toimittamista varten. Taksiliitto myös toteaa, että lakiin tulisi selvyiden vuoksi kirjata taksiryttäjältä kerättävät tiedot.

Muita huomioita

Useat lausunnonantajat kiinnittivät lausunnoissaan huomiota siihen, ettei esityksessä ole taksipalvelujen saatavuutta parantavia esityksiä. Palvelujen saatavuuteen kiinnittivät huomiota erityisesti kuntasektorin edustajat ja erityisryhmien järjestöt. Lisäksi esimerkiksi **Huoltovarmuuskeskus** huomauttaa, että luonnoksessa ei ole saatavuutta parantavia muutoksia ja korostaa, että huoltovarmuuden kannalta taksiliikenteellä on tärkeä merkitys erityisesti haja-asutusalueiden liikennepalveluiden turvaamisessa. Paikallistuntemuksen omaavia kuljettajia ja erityisryhmien kuljettamiseen soveltuvaa kalustoa tarvitaan haja-asutusalueilla niin normaalitilanteessa ja -oloissa kuin häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. **Maakuljetuspoolia** huolettavat erityisesti KELA-kyydeissä ilmenevät ongelmat ja eräiden tutkimustulosten osoittama taksipalveluiden kysynnän yleinen lasku.

Osa **taksialan toimijoista** puolestaan tuo esiin, että markkinaehtoisessa taksiliikenteessä palvelua syntyy sinne, missä on kysyntää. Toisaalta osa korostaa, että julkiset hankintayksiköt voisivat tarkastella liikkumispalveluita enemmän kokonaisuutena ja myös saatavuuden kannalta.

3.4 Harmaan talouden torjunta taksialalla

Lausunnonantajat pitävät ehdotuksia harmaan talouden torjumisen tehostamiseen ja helpottamiseen pääosin kannatettavina ja tarpeellisina. Joidenkin lausunnonantajien mukaan lainmuutoksen vaikutuksia harmaaseen talouteen taksialalla ei ole kyetty luotettavasti arvioimaan näin pian lakimuutoksen jälkeen, jolloin myös toimenpiteiden tarpeellisuutta on vaikea arvioida.

Ehdotus taksikyydeistä kerättävistä ja tallennettavista tiedoista (liikennepalvelulain 15 a §)

Lähes kaikki lausunnonantajat kannattavat taksikyydeistä kerättävien vähimmäistietojen säätämistä lailla ja kerättäväksi ehdotettuja tietoja pidetään riittävinä.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto viittaa arviomuistioon antamaansa lausuntoon ja toteaa myös, että välineneutraalilla tavalla kerättävät tiedot palvelevat kuluttajan turvallisuutta ja helpottavat virheiden ja erimielisyyksien selvittelyä.

Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikön arvion mukaan kerättävät vähimmäistiedot täyttävät vero- ja työsuojeluvalvonnan tietotarpeet ja pykälä on perusteltu hyvin.

Tietosuojavaltuutetun toimiston näkemyksen mukaan esitysluonnoksessa ei selkeytetä riittävästi rekisterinpitäjän vastuita. Toimisto toteaa myös, että esityksessä tulisi arvioida minkä tietojen kerääminen on välttämätöntä suhteessa tavoitteisiin. Tietojen tarpeellisuutta suhteessa käyttötarpeeseen tulisi arvioida, koska yksistään lailla säätäminen ei täytä yleisen tietosuojasetuksen vaatimuksia henkilötietojen käsittelylle. Lisäksi pykälämuotoilu, jonka mukaan taksimatkoista on

kerättävä *vähintään* pykälässä säädetyt tiedot, ei näyttäisi olevan yleisen tietosuoja-asetuksen mukainen. Työntekijän teknisen valvonnan osalta toimisto nostaa esille tietosuojavaltuutetun ja tietosuojavaltuutetun toimiston seuraamuskollegion päätöksen, joka koski muun muassa työntekijän sijaintietojen keräämistä.

Lounais-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue esittää, että taksiryitykselle säädettäisiin velvollisuus esittää tallennetut tiedot työsuojeluviranomaiselle, koska tämä helpottaisi merkittävästi pimeään työvoiman ja vuorokausilevon valvontaa.

Jyväskylän kaupunki arvioi, että kerättävät tiedot antavat tarkempaa tilastotietoa matkoista ja ehdottaa, että niistä kävisi ilmi myös muun muassa taksin odotusaika ja se, mistä taksi tilataan.

Vammaisfoorumi ry ja **Invalidiliitto ry** kannattavat sitä, että avustamislisät ja muut erityisryhmien hintatiedot sisältyisivät kerättäviin tietoihin.

Suomen Taksiliitto ja moni **taksialan toimija** toteaa, että ajokilometrimäärät eriteltyinä muun muassa ammattiajo- ja yksityisajokilometreihin tulisi sisältyä kerättäviin tietoihin, mikä mahdollistaisi tehokkaan jälkivalvonnan. Ehdotettu momentti ei Taksiliiton mukaan toisi uusia velvollisuuksia, koska Verohallinto velvoittaa jo nyt yritykset kokoamaan kyseiset tiedot, mutta momentti kytkisi ajoneuvojen yksilöintitiedot 15 a §:ssä määriteltyihin sähköisesti kerättäviin tietoihin. Tietojen keräysvaatimusten tulisi olla yhtäläisiä kaikille yrittäjille teknologiasta riippumatta.

Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry toteaa, että matkailupalveluyrityksen palvelukokonaisuuden osana tapahtuvissa kuljetuksissa tietojen keräysvelvollisuus on täysin tarpeeton ja liian raskas velvoite ja huomauttaa muun muassa, että osana palvelukokonaisuutta tapahtuvien kuljetusten hinta- ja maksutapatietoja ei voida toimittaa, koska kuljetus sisältyy palvelupakettiin. Kuljetusten merkitykseen nähden ajoneuvojen varustaminen tietojen keruulaitteilla on täysin kohtuutonta. Myös **Lapin Matkailuelinkeinon liitto** toteaa, ettei matkailuyritysten palvelukokonaisuuksiin liittyviin kuljetuksiin tule asettaa tietojen keruvelvollisuutta, koska niistä ei usein peritä edes maksua, ne vääristäisivät tilastoja ja velvollisuus lisäisi kustannuksia kohtuuttomasti.

Helsingin Taksiautoilijat ry huomauttaa ehdotetun pykälän 1 momentin 3 kohdan perusteluihin viitaten, että kuljettajalla tulee olla henkilötunnus ennen kuin tälle myönnetään ajokortti sekä taksin kuljettajan ajolupa (ehdotuksen perustelujen mukaan yksilöintitietona tulee kerätä ja tallentaa kuljettajan henkilötunnus, tai jos henkilötunnusta ei ole, syntymäaika). Joidenkin **taksialan toimijoiden** mukaan tulisi olla olemassa rajapinnat, joiden kautta taksiala ja viranomaiset voisivat käydä tiedonvaihtoa reaaliajassa ja osa ehdottaa, että sertifioidut toimijat, kuten välityskeskukset tai alustapalvelut vastaisivat tiedoista. **Lähitaksi Oy** korostaa, että velvoitteiden tulee olla yhtäläiset palveluiden tilaus- tai tuottamistavasta huolimatta ja tietojen toimitusvelvollisuudesta tulee säätää selkeästi. **Semel Oy** toteaa, että toimialan kannalta on tärkeää, että käytännön ohjeet ja tekniset vaatimukset tietojen keräämiselle tarkentuvat nopeasti ja selkeästi. **Uber** kannattaa ehdotusta yleisesti, mutta kehottaa huomioimaan yksityisyydensuojaa koskevat oikeudet ja rajaamaan velvoitteen jaksottaiseen ja aggregoituun tietoon, sillä ilman matkustajan nimeäkin reaaliaikainen tieto voi paljastaa henkilökohtaista tietoa, joka voidaan jäljittää.

Ehdotus taksamittarien ja muiden laitteiden ja järjestelmien käytöstä (ajoneuvolain 25 § 2 mom. ja 27 § 2 ja 4 mom.)

Ehdotukseen taksamittarien ja muiden laitteiden ja järjestelmien käytöstä suhtaudutaan ristiriitaisesti. Noin puolet asiaa kommentoineista lausunnonantajista suhtautui ehdotukseen myönteisesti

ja noin puolet kannattaa muunlaista sääntelyratkaisua kuin esitysluonnoksessa esitettyä. Osa esitykseen kriittisesti suhtautuneista katsoi, että kaikissa takseissa pitäisi olla EU:n mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävä taksamittari. Osa puolestaan piti hyvänä, että myös muunlaiset laitteet ja järjestelmät sallitaan, mutta toivoi, että niille vaadittaisiin viranomaishyväksyntä ennen käyttöönottoa. Osa lausunnonantajista sen sijaan piti esitystä liian rajoittavana ja katsoi, että esimerkiksi matkapuhelinsovellusten kaltaiset järjestelmät tulisi sallia myös taksimatkan hinnan määrittämisessä.

Viranomaistahot kannattivat laajasti esitystä, mutta esittivät eräitä yksityiskohtaisia huomioita esityksestä.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että esityksessä olisi hyvä selventää, estääkö esitetty sääntely sellaiset liiketoimintamallit, joissa tilaushetkellä annetaan esimerkiksi sovelluksen kautta hinta-arvio tai hinnan vaihteluväli, joka täsmentyy matkan jälkeen. Myös **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** kiinnitti huomiota tällaisten liiketoimintamallien asemaan tulevaisuudessa. Kilpailu- ja kuluttajavirasto huomauttaa lisäksi, että kuluttajansuojan kannalta taksamittari ei ole välttämätön, vaan hinnoittelu voitaisiin toteuttaa välineneutraalisti.

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, ettei muiden laitteiden ja järjestelmien mittaustarkkuutta olisi tarpeen säännellä ja arvioi, ettei se olisi edes mahdollista, koska mahdolliset käytettävät teknologiat eivät ole tiedossa.

Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikkö katsoi, että hallituksen esityksen säännöskohteisissa perusteluissa muun laitteen ja järjestelmän kuvailua tulisi selkeyttää ja terävöittää, jotta mahdollisilta jälkikäteisiltä sovelluksista ja järjestelmistä koskevilta kiistoilta ja väärintulkinnoilta välttäisiin.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto esittää, että muuta laitetta ja järjestelmää koskevista perusteluista poistetaan sanat *mittaa* tai *mitattava*. Tukes katsoo, että väärinkäsitysten välttämiseksi käsitteitä *mittaus* tai *mittaaminen* tulisi käyttää vain taksamittarin yhteydessä, koska ainoastaan taksamittarilla voidaan toteuttaa mittauslaitelain ja mittauslaitedirektiivin mukaisia mittaustehtäviä.

Etelä- ja Lounais-Suomen aluehallintovirastot katsoivat, että esitys helpottaa myös työelämän lainsäädännön valvontaa. Lounais-Suomen aluehallintovirasto kuitenkin kiinnitti huomiota siihen, että myös työsuojeluviranomaisilla tulisi olla pääsy laitteiden keräämiin tietoihin.

Kuluttajaliitto ry:n mukaan ehdotettu taksamittarien käyttövelvollisuuden rajausta kuluttajansuojan tarpeen kannalta tärkeimpiin kuljetuksiin on perusteltu, eikä ehdotus muodostune merkittäväksi esteeksi kuluttajia hyödyttävien uusien toimijoiden markkinoille tulolle. Ehdotus sai kannatusta myös kuntien edustajilta. Myös **Helsingin kaupunki** piti tärkeänä sitä, että taksiliiketoiminnassa voi jatkossakin käyttää luotettavia dynaamisia ja selainpohjaisia sovelluksia taksimittarien lisäksi.

Oulun yliopiston INTERACT-tutkimusryhmän mukaan ehdotukset selkeyttävät lainsäädäntöä. Tutkimusryhmä huomauttaa kuitenkin esityksestä mahdollisesti seuraavista tulkinnanvaraisista tilanteista. Hallituksen esitysluonnoksessa puhutaan esimerkiksi taksamittarin käyttövelvoitteen kohdalla matkan tai ajan mittaamisesta, kun taas hinnoittelurakennetta koskevassa esityksessä matkan ja ajan mittaamisesta. Tutkimusryhmä toteaa, että esitys vaatii tarkennusta ja yhdenmukaistamista, koska se voi nykyisellään johtaa ristiriitaisiin lakitulkintoihin taksamittarin käyttövelvollisuudesta. Tutkimusryhmän mukaan tulisi harkita myös aikataulun määrittämisestä, jonka puitteissa Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava muita laitteita ja järjestelmiä koskevat määräykset.

Taksialan näkemykset esityksestä jakoutuivat voimakkaasti. Monet taksialan toimijat katsoivat, että kaikissa takseissa pitäisi olla EU:n mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävä taksamittari. Osa puolestaan piti hyvänä, että myös muunlaiset laitteet ja järjestelmät sallitaan, mutta toivoi, että niille

vaadittaisiin viranomaishyväksyntä ennen käyttöönottoa. Osa korosti muita laitteita ja järjestelmiä koskevien määräysten tärkeyttä ja sitä, että vaatimusten tulisi olla yhtäläisiä niille ja taksamittareille. Muutamassa lausunnossa kaivattiin tarkempia määritelmiä ja vaatimuksia muille laitteille ja järjestelmille. Muutama taksialan edustaja sen sijaan katsoi, että esimerkiksi matkapuhelinsovellusten kaltaiset järjestelmät tulisi sallia myös taksimatkan hinnan määrittämisessä.

Opentaxi korostaa, että velvoitteelle käyttää taksamittaria taikka muuta laitetta tai järjestelmää tietojen keräämiseen tulisi säätää riittävä siirtymäaika. Muiden laitteiden ja järjestelmien kehitys voi alkaa vasta, kun Liikenne- ja viestintäviraston asiaa koskevat määräykset ovat tiedossa, eikä tällaisia laitteita tai järjestelmiä todennäköisesti ehdittäisi saada markkinoille vielä vuoden 2021 alussa.

Uber kiinnittää huomiota tilanteisiin, joissa matkustaja haluaa kesken matkan muuttaa määrän-päätä tai esimerkiksi pyytää kuljettajaa odottamaan. Uber katsoo, että näissä tapauksissa olisi kohtuullista sallia hinnan joustavuus todellisen keston ja matkan perusteella, vaikka pääsääntönä säilyisi kiinteä ennakko hinta.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry, Lapin Matkailuelinkeinon Liitto ry ja Finnature Oy katsovat, että esityksen mukaisten laitteiden käyttäminen muodostaa kohtuuttoman hallinnollisen taakan matkailualan toimijoille, eikä matkailualan toimijoihin kohdistuva velvoite edistä harmaan talouden torjuntaa. Kyseiset tahot esittivät, että laitteiden käyttövelvollisuuteen säädetään poikkeus matkailupalveluyrittäjien kuljetusten osalta.

Ehdotus yritys- ja yhteisötunnuksesta taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä (liikennepalvelulain 6 § 1 mom. 9 kohta)

Yritys- ja yhteisötunnuksen asettamista taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykseksi kannatetaan laajasti. Sen todetaan muun muassa lisäävän läpinäkyvyyttä ja luotettavuutta sekä helpottavan harmaan talouden torjuntaa tavoitellusti.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että esitys y-tunnusvaatimuksesta on elinkeinovapauden kannalta täsmällinen ja tarkkarajainen ja sille on esitykseen kirjatulla tavalla oikeasuhteiset perusteet. Lisäksi ministeriö tuo esille, että sillä on vuosien 2020-21 aikana vireillä sekä kaupparekisterilain (129/1979) että elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain (122/1919) uudistamistyö, jossa tarkastellaan myös ilmoitusvelvollisuutta kaupparekisteriin.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 7 §:n mukaan luvanvaraisen elinkeinonharjoittajan tulee tehdä perusilmoitus nimenomaan kaupparekisteriin. Ehdotuksessa esitetyllä tavalla ilmoitus saattaisi mennä vain Verohallinnolle, jolloin y-tunnus saataisiin ilman kaupparekisteriin hakeutumista.

Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue kiinnittää huomiota siihen, että y-tunnusvaatimus saattaa vaikuttaa kuljettajien työoikeudellisen aseman arvioimiseen.

Moni **taksialan toimijoista** esittää, että edellytyksenä olisi myös rekisteröityminen ennakkoperintärekisteriin ja tarvittaessa arvonlisäverovelvolliseksi. Muun muassa **Suomen Taksiliitto** katsoo, että sanamuotoa tulisi tarkentaa niin, että lupa edellyttää perustamisilmoituksen tekemistä myös kaupparekisteriin. **PRO-Keskus Oy** toteaa, että työnantajarekisteriin rekisteröitymistä on edellytettävä liikennöitsijöiltä, joilla on työntekijöitä. **Helsingin Taksiautoilijat ry:n** mukaan pelkkä perustamisilmoituksen vireilläolo ei saisi riittää luvan myöntämiseen.

Ehdotus taksiliikennelupa-asiakirjan pitämisestä mukana ajoneuvossa ja taksinkuljettajan vastuusta asiakirjan mukana pitämisestä (liikennepalvelulain 151 § 1 mom. 8 kohta ja 2 mom. 1 kohta, 268 § 1 mom. 2 kohta)

Lausunnonantajat kannattavat ehdotusta laajasti, koska sen katsotaan muun muassa tehostavan valvontaa. Useissa lausunnoissa todettiin ehdotuksen olevan positiivinen myös asiakkaan luottamuksen vahvistamisen kannalta.

Sisäministeriön poliisiosasto ja Poliisihallitus kannattavat esitystä, mutta esittävät 268 §:n rangaistussäännöksen täsmentämistä tietojen esillä pitämisen osalta.

Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikön esittää harkittavaksi, tulisiko liikennevirhemaksun olla suurempi, jotta sen vaikutus olisi sellainen kuin on tarkoitettu.

Liikennevakuutuskeskus esittää harkittavaksi, että myös ajoneuvon ilmoittamisesta liikenneasioiden rekisteriin luvanvaraiseen käyttöön tulisi pitää mukana todistus.

Lounais-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue esittää, että säädettäisiin velvollisuus esittää asiakirjat myös työsuojeluviranomaiselle, mikä tehostaisi pimeään työvoiman valvontaa.

Suomen Taksiliitto ehdottaa, että erityisesti toistuvista rikkomuksista ehdotetun sanktion tulisi olla suurempi ja huomauttaa, että taksiliikenneluvanhaltijalta tosiasiallinen sanktio puuttuu, koska liikenneluvan peruuttaminen on äärimmäinen keino 151 §:n mukaisen veloitteen rikkomisesta. Osa **taksialan toimijoista** esittää, että taksiliikennelupa olisi pidettävä esillä tai näytettävä pyydetessä, jotta asiakas voisi varmistua taksin luvallisuudesta. **Pohjanmaan Taksiryttäjät ry** toteaa, että vastuu asiakirjoista tulisi olla viime kädessä yrittäjällä, ja osan **taksialan toimijoista** katsoo, että sähköisen luvan esittämisen tulisi olla riittävää.

Ehdotus taksinkuljettajan vastuusta ajoneuvossa esillä pidettävistä tiedoista (liikennepalvelulain 151 § 2 mom. 2 kohta, 268 1 mom. 2 kohta)

Lausunnonantajat pääasiassa kannattavat ehdotusta ja sen katsotaan parantavan matkustajien turvallisuudentunnetta ja tehostavan viranomaisvalvontaa.

Erityisryhmien järjestöt esittävät, että tiedot tulisi tarvittaessa kertoa suullisesti, minkä lisäksi myös taksiliikennelupa tulisi olla nähtävissä.

Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry esittää, että velvollisuus pitää kuljettajan nimi näkyvillä ei koskisi matkailuyritysten palvelukokonaisuuteen liittyviä kuljetuksia, koska se lisäisi tarpeettomasti niiden hallinnollista taakkaa.

Osa **taksialan toimijoista** toteaa, että vastuu esillä pidettävistä tiedoista tulee olla myös yrittäjällä ja **Itä-Suomen Taksiryttäjät ry** ja **Hämeen Taksiryttäjät ry** toteavat, että liikennevirhemaksua ei tulisi määrätä kuljettajalle muista kuin kuljettajan nimen esillä pitämisen laiminlyönnistä, koska yritys on vastuussa ajoneuvon asiakirjoista ja sanktio tulisi siten osoittaa yritykselle. Osa **taksialan toimijoista** esittää, että myös taksinkuljettajan ajolupa tulisi pitää esillä. Toisaalta **Cabonline Finland Oy** toteaa, että kuljettajan työturvallisuus tulisi huomioida nimitietojen näkyvyyden osalta.

Ehdotus taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta ja siihen liittyvistä poikkeuksista
(tieliikennelain 155 §)

Pääosa lausunnonantajista kannattaa esitystä, koska se lisää tunnistettavuutta ja tehostaa valvontaa asettamatta merkittäviä resurssivaatimuksia. Osa taksialan toimijoista katsoo, että taksivalaisimen käyttövaatimus ei ole yksistään riittävä edellytys tunnistettavuuden lisäämiseksi. Toisaalta taksivalaisinvelvoitteen esitetään myös vähentävän kiinnostusta tavara- ja henkilökuljetusten yhdistelemiseen silloin, kun pääpaino on tavarakuljetuksissa.

Sisäministeriön poliisiosasto esittää tarkennettavaksi, milloin ajoneuvoa käytetään taksiliikenteessä, jotta valvontatilanteissa ei tulisi tulkintaongelmia. **Sisäministeriön poliisiosasto ja Poliisihallitus** huomauttavat, että yritys- ja edustusajossa voidaan poiketa valaisimen käyttövelvollisuudesta, jolloin mukana on pidettävä asiasta sopimus tai sen jäljennös, ja ehdottavat tällaisen sopimuksen mukana pitämättömyyden tai sen esittämisestä kieltäytymisen sanktioitavaksi.

Liikenne- ja viestintävirasto kiinnittää huomiota siihen, että esitysluonnoksessa veloitetaan taksivalaisimen käyttöön silloin, kun ajoneuvoa käytetään liikennepalvelulain 4 §:n 1 momentissa määriteltyyn taksiliikenteeseen. Viitatussa säännöksessä ei kuitenkaan määritellä sitä, milloin ajoneuvoa käytetään taksiliikenteeseen, joten valaisimen käyttövelvollisuus jää epäselväksi esimerkiksi silloin, kun ajoneuvossa ei ole matkustajaa. Ehdotetun 155 §:n perusteluissa voitaisiin tarkentaa valaisimen käyttämistä niin, että taksivalaisin on käytössä, silloin, kun valaisin on asennettu ajoneuvoneuvon ja se peittämätön. Valaisimen käytössä olo ei edellyttäisi, että valaisimessa on valo.

Erityisryhmien edustajat pitävät taksivalaisinta tärkeänä tunnistettavuuden ja valvonnan kannalta.

Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry kannattaa matkailuyrittäjiä koskevaa poikkeusta ja esittää lisäksi, että taksivalaisinta ei tarvitse käyttää, kun kuljetuksia tarjotaan vain ennalta rajatulle asiakspiirille (esimerkiksi hotellin asiakkaiden lentokenttäkuljetukset).

Suomen Taksiliitto huomauttaa, että taksivalaisimen poistamisen mahdollistaminen sopimuksenperusteella mahdollistaa sen, että osa takseista jää jatkossakin kenttävalvonnan ulkopuolelle. Taksiliitto kiinnittää huomiota taksivalaisimen mittavaatimukseen ja sijoittamiseen sekä siihen, että taksivalaisimien tulee olla hyväksytyjä. Taksiliiton näkemyksen mukaan värillinen rekisterikilpi ja sen rinnalla taksivalaisin olisi niin kuluttajien, harmaan talouden kuin tasavertaisten kilpailuolosuhteiden osalta paras ratkaisumalli.

Osa **taksialan toimijoista** ehdottaa, että taksivalaisin voitaisiin poistaa asiakkaan pyynnöstä, mitä esimerkiksi yritys- tai vip-asiakkaat saattavat toivoa, ja osa toimijoista katsoo, ettei tilaus- tai kutsuliikenteeseen tulisi asettaa taksivalaisinpakkoa. **Opentaxi** esittää tieliikennelain 155 § 2 momenttiin lisättäväksi 3 kohdan, jonka mukaan: ”Ilman taksivalaisinta saa suorittaa ennakolta sovittuja kuljetuksia, joissa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella”. Tämän lisäksi pykälässä tulisi velvoittaa ehdotetun 3 kohdan mukaisen sopimuksen mukana pitämiseen autossa. Opentaxin mukaan taksivalaisimen käyttövelvoite rajoittaa kyytien saamista esimerkiksi harvaan asutuilla seuduilla sekä vaikeuttaa sellaisten henkilökytien tarjoamista, joissa yhdistellään erilaisia henkilö- ja tavarankuljetuspalveluja. Asiakkaalla ole erityistä tarvetta tunnistaa ajoneuvoa taksiksi, kun kuljetuksesta on ennakolta sovittu. **Cabonline Finland Oy** toteaa, että ehdotettua sopimusta taksivalaisimen käytöstä poikkeamisesta on mahdoton pitää mukana, koska tilaus voi tulla, kun auto on ajossa. Autossa olisi mahdollista osoittaa järjestelmästä tilaus, jonka

kautta voitaisiin yksilöidä kuljetus toimistolla olevaan sopimukseen. **MaaS Globalin** mukaan yksilöityjen palveluiden tarjoamisen mahdollistamiseksi ei tulisi velvoittaa taksivalaisimen käyttöön silloin, kun matkan hinta ja reitti on ennakkoon sovittu.

Helsingin Taksiautoilijat ry esittää, että M1-luokan ajoneuvossa taksivalaisimen tulee olla ajoneuvon katolla ja valaisimelle määrättäisiin minimimitat, esimerkiksi 29 cm:n leveys ja 10 cm:n korkeus. **White Star Taxi Oy:n** mukaan sallimalla valaisimessa erilaisia värejä mahdollistettaisiin yritysten erottautuminen.

Ehdotus yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta
(liikennepalvelulain 6 § 1 mom. 10 kohta ja 2 mom. 8 kohta, 6 a §)

Yrittäjäkoulutusta ja siihen sisältyvää koetta pääasiassa kannatetaan ja sen katsotaan luovan edellytyksiä luotettavampaan ja laadukkaampaan taksiliiketoimintaan sekä edistävän taksiryttäjien liiketoimintaedellytyksiä.

Oikeusministeriö huomauttaa, että yrittäjäkoulutuksen merkitystä suhteessa kokeeseen tulee selkeyttää ja toteaa, että esitysluonnoksesta jää käsitys, että koulutusosioon osallistuminen ei olisi välttämätöntä.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että esitys yrittäjäkoulutuksesta on elinkeinovapauden kannalta täsmällinen ja tarkkarajainen ja sille on esitykseen kirjatulla tavalla oikeasuhteiset perusteet. Ministeriön mukaan esitys ei nostaisi merkittävästi alalle tulokynnystä huomioiden aiemmin voimassa olleen yrittäjäkoulutusvelvollisuuden.

Sisäministeriön poliisiosasto ja Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikkö kiinnittävät huomiota siihen, että verkossa toteutettavan koulutuksen kohdalla tulee varmistua siitä, että koulutuksen ja kokeen tosiasiallisesti suorittaa taksiliikenneluvan hakija.

Liikenne- ja viestintävirasto huomauttaa, että kun esityksessä koti- ja matkailupalveluyritysten harjoittajaa ei edellytetä suorittavan yrittäjäkoulutusta eikä -koetta, edellyttäisi se viraston näkökulmasta uuden liikennelupalajin luomista, koska liikenneluvan myöntämisen edellytykset olisivat erilaiset. Uusi lupalaji edellyttäisi myös muutoksia käsittelyprosessiin. Tienvarsitarkastusten yhteydessä esitetyn luvan perusteella viranomaisen ei voisi erottaa, millainen toimija on kyseessä. Tilanteen selkeyttämiseksi Liikenne- ja viestintävirasto esittää harkittavaksi, tulisiko koti- ja matkailupalveluyritysten palvelukokonaisuuteen liittyvä kuljetustoiminta vapauttaa kokonaan luvanvaraisuudesta tai vaihtoehtoisesti poistaa esityksestä yrittäjäkoetta koskeva koti- ja matkailupalveluyritysten poikkeus. Liikenne- ja viestintävirasto esittää lisäksi, että koska yrittäjäkoe on luvan myöntämisen edellytys, voitaisiin 6 a § kirjoittaa muotoon ”yrittäjäkokeen suorittaminen edellyttää yrittäjäkoulutuksen hyväksytyä suorittamista”, jolloin koulutuksen asianmukainen suorittaminen asetettaisiin yrittäjäkokeeseen pääsemisen edellytykseksi.

Verohallinto huomauttaa, että maininta ehdotetun 6 a §:n 2 momentissa siitä, että koulutus voidaan jakaa useammalle päivälle, lienee ilmeisen tarpeeton koulutuksen keston ollessa 21 tuntia. Verohallinnon näkemyksen mukaan monia eri asiakokonaisuuksia sisältävän koulutuksen omaksuminen pikemminkin edellyttää koulutuksen jakamista pienempiin osiin useammalle päivälle.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto korostaa, että koulutus- ja tutkintovelvoitteet tulee mitoittaa oikein suhteessa havaittuihin ongelmiin, koska velvoitteet ovat omiaan nostamaan alalle tulokynnystä.

Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue toteaa, että koulutuksen tulee sisältää kattava osio työelämän lainsäädännöstä ja esittää, että työsuojeluviranomainen voisi tukea kattavan koulutuskokonaisuuden määrittelyä.

Erityisryhmien järjestöt kannattavat esitystä ja pitävät tärkeänä, että myös pakollisessa yrittäjäkoulutuksessa olisi osio erityisryhmien kohtaamisesta ja huomioimisesta.

Suomen Taksiliitto ja osa **taksialan toimijoista** vastustaa koti- ja matkailupalveluyritysten eriarvoista kohtelua. Taksiliiton mukaan vastuut ja velvoitteet eivät voi vaihdella toimialoittain. Taksiliitto esittää, että lain tasolle kirjattaisiin yrittäjäkoulutukseen liittyvä läsnäolopakko ja ehdotetun liikennepalvelulain 6 a §:n 4 momenttia muutetaan niin, että kokeen järjestämisestä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto, joka voisi hankkia kokeen käytännön järjestämisen ulkopuoliselta palveluntuottajalta. Tämä varmistaisi kokeen vaatimustason tasapuolisuuden kansallisesti. Taksiliitto ja osa **taksialan toimijoista** toteaa, että verkkokoulutus mahdollistaa koulutuksen kustannustehokkuuden. **PRO-Keskus Oy** korostaa kokeen merkitystä ja sitä, että siinä tulisi testata tietty minimiosaaminen, sisältäen esimerkiksi laskun kirjoittamisen, viivästyskoron, ALV-laskennan, sopimusoikeuden perusteet, työnantajavelvollisuudet ja TES-perusteet. **Taxi C Brander** puolestaan katsoo, että elinkeinonharjoittajat yleensä harjoittavat ammattiaan ilman yrittäjäyyskoulutusta, joten on epäloogista, että taksinkuljettajien täytyy osallistua kalliiseen kurssiin ja sen sijaan tulisi tehostaa harmaata talouden torjumiseksi kirjanpito- ja verotietojen toimittamista viranomaisille.

Helsingin seudun kauppakamari ei pidä yrittäjäkoulutusta tarpeellisena, koska se nostaa alalle tulokynnystä ja esimerkiksi henkilöliikenneluvan saaminen edellyttää vain liikenneyrittäjätutkinnon suorittamista eikä siihen valmistavaan koulutukseen osallistumista. Pelkkä yrittäjäkoe olisi kauppakamarin mukaan riittävä liiketoimintataitojen osoittamiseen.

Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry kannattaa ehdottomasti matkailupalveluyritysten palvelukokonaisuuden osana harjoitettuun kuljetustoimintaan kohdistuvaa poikkeusta yrittäjäkoulutuksen suorittamisesta. MaRa huomauttaa, ettei kaikkien yritysten hallinnollista taakkaa tule lisätä sen takia, että lupasääntelyn lieventämisen takia taksialalle on tullut osaamattomia toimijoita. Muut keinot voisivat riittää ongelmiin puuttumiseen.

Epic Autokoulu Oy esittää, että kokeen sijaan osaaminen tulisi mitata liiketoimintasuunnitelman ja kannattavan budjetoinnin toteuttamisella, joiden tekemiseen myös koulutuksen tulisi tähdätä. Tämä antaisi laajan kuvan henkilön osaamisesta ja tarjoaisi valmiudet liiketoimintaan. **MaaS Globalin** mukaan tulisi odottaa, että luotettavaa tutkimustietoa yrittäjäkoulutuksen tarpeellisuudesta juuri taksialalla olisi saatavilla ennen kuin vaaditaan alalle tulokynnystä nostavaa yrittäjäkoulutusta.

Muita huomioita

Liikennevakuutuskeskus esittää, että henkilö- ja tavaraliikenneluvan sekä taksiliikenneluvan saamisen edellytykseksi asetetaan liikennevakuutusmaksujen asianmukainen hoitaminen.

Suomen Yrittäjät haluaa kiinnittää huomiota siihen, että liikennelupaa tulee edellyttää ammattimaiselta toiminnalta, eikä pelkästään henkilöiden kuljettamiseen tarkoitettuja kyytipalveluja tule olla mahdollista tarjota tulonhankkimistarkoituksessa ilman liikennelupaa. Viranomaisten tulee olla mahdollista valvoa luvatonta toimintaa lainsäädännön puitteissa. Lainsäädännössä ammattimaisuuden käsite on Suomen Yrittäjien mukaan epätarkka.

Suomen Taksiliiton mukaan laitton taksiliikenne on luvanvaraisen taksiliikenteen merkittävin ongelma ja siihen liittyviä toimenpiteitä tarvitaan. Taksiliiton mukaan kyytejä välitetään muun muassa

sosiaalisen median kyytiryhmissä. Taksiliitto katsoo, että toiminta on laajamittaista harmaata taloutta, joka vääristää taksimarkkinoita. Poliisilla on Taksiliiton mukaan merkittäviä vaikeuksia tehdä tosiallista valvontaa ja resurssit riittävän ja yksiselitteisen näytön keräämiseksi ovat vähäiset. Laissa tulisi täsmentää, että jo kuljetuspalveluiden tarjoaminen korvausta vastaan edellyttää taksi-liikennelupaa, jolloin viranomaisilla olisi paremmat mahdollisuudet suorittaa valvontaa. Toiminta tulisi katsoa ammattimaiseksi, kun sitä harjoitetaan korvausta vastaan ja matkustaja määrää reitin ja/tai aikataulun.

Moni **taksialan toimijoista**, mukaan luettuna **Suomen Taksiliitto**, esittää, että taksit tulisi varustaa erivärisin rekisterikilvin, mikä parantaisi taksien tunnistettavuutta ja luottamusta taksialaa kohtaan sekä mahdollistaisi tehokkaamman valvonnan ja esimerkiksi taksikilpien menettämisen velvoitteiden laiminlyönnin johdosta. Taksiliiton mukaan värilliset rekisterikilvet ovat myös kansainvälisesti yleisesti käytössä ja niiden käyttöönotto on kustannustehokkaasti toteutettavissa. Osa taksialan toimijoista toteaa, että myös varataksin käyttämisestä voitaisiin tällöin luopua.

Osa **taksialan toimijoista**, mukaan luettuna **Suomen Taksiliitto**, esittää, että luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröidyt taksiajoneuvot tulisi kytkeä tiettyyn taksiliikennelupaan. Osa taksialan toimijoista esittää myös, että taksiajoneuvot yksilöitäisiin esimerkiksi tunnistenumeroilla ja taksien ulkopintaan voitaisiin kiinnittää näkyvä tunnus luvasta. Taksialan toimijat korostavat lisäksi valvonnan merkitystä taksialalla ja valvonnan resurssien lisäämistä. **Menevä Oy** esittää taksiajoneuvojen sijainnin seurantaa.

3.5 Taksipalveluiden hinnoittelu

Näkemyks taksipalveluiden hinnoittelun selkeyttämisen tarpeesta jaettiin laajasti. Hinnoittelun selkeyttämiseen tähtääviin ehdotuksiin suhtauduttiin kuitenkin varsin kaksijakoisesti. Etenkin taksialan toimijat esittivät lausunnoissaan kriittisiä näkemyksiä taksipalveluiden hinnoittelun sääntelemisestä. Taksialan toimijat kritisoivat erityisesti hinnoittelurakenteen sääntelyä ja enimmäishintojen asettamista taksipalveluille. Velvoitteeseen ilmoittaa esimerkkimatkan hinta suhtauduttiin pääosin myönteisesti, vaikkakin osa lausunnonantajista piti sitä tarpeettomana, eikä uskonut sen lisäävän asiakkaiden mahdollisuuksia arvioida matkan kokonaishintaa tai vertailla taksirytysten hintoja.

Ehdotus taksipalveluiden hinnoittelurakenteesta (liikennepalvelulain 152 § 2 mom.)

Valtaosa esitystä kommentoineista lausunnonantajista piti ehdotusta kadulta tai taksiasemalta otettujen muuttuvahintaisten taksikyytien hinnoittelurakenteen sääntelystä kannatettavana. Ehdotuksen nähtiin selventävän hinnoittelun määrätymisperusteita. Ehdotusta kannattivat muun muassa **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** sekä monet **taksiyritykset**. Taksialan näkemykset kuitenkin jakautuivat, sillä usea taksiyritys sekä taksialaa edustava yhdistys tai yhteisö piti tärkeänä sitä, että yritykset saisivat vapaasti hinnoitella palvelunsa.

Suomen Taksiliitto kannattaa esitystä hinnoittelurakenteen sääntelystä, mutta katsoo, että sääntelyn tulisi koskea myös ennakkoon tilattuja muuttuvahintaisia taksimatkoja. Myös **Liikenne- ja viestintävirasto** kiinnitti huomiota siihen, ettei hinnoittelurakennetta koskeva sääntely koske kaikkia muuttuvahintaisia kyytejä, jolloin se ei ole yhtenevä taksimittarin käyttövelvoitteen kanssa. Tämä voi aiheuttaa epäselvyyttä kuluttajille ja hankaloittaa sääntelyn noudattamisen valvontaa.

Suomen Yrittäjät toteaa, että hinnoittelurakenteen määrittely tulisi olla vertailtavuuden vuoksi kaikille sama tilaustavasta huolimatta.

Oulun yliopiston INTERACT tutkimusryhmä toteaa, että sen tulkinnan mukaan ehdotus ei sallisi kyydin minimimaksun käyttämistä. Tämä saattaa tutkimusryhmän mukaan johtaa tilanteeseen,

jossa aika- ja matkaveloituksen hintaa pitää nostaa, jotta myös lyhyistä kyydeistä saataisiin tarpeeksi tuloja.

**Ehdotus esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta ja hinnasta sopimisesta
(liikennepalvelulain 152 § 3 ja 4 mom.)**

Esimerkkimatkan hinnan ilmoittamista pääosin kannatettiin ja sen arvioitiin parantavan hintojen vertailukelpoisuutta ja sitä kautta lisäävän esimerkiksi kilpailua sekä asiakkaiden luottamusta. Esitystä kannattivat muun muassa viranomaistahot, taksialan edustajat ja erityisryhmien järjestöt. Eri-tyisesti muutama taksialan yritys kuitenkin kiinnitti huomiota siihen, ettei hinnoittelun epäselvyyttä välttämättä voida pitää ongelmana ja ettei esimerkkimatkan hinnan ilmoittaminen välttämättä juurikaan lisää asiakkaiden mahdollisuuksia hinnan arviointiin tai hintojen vertailuun.

Suomen Taksiliitto kannatti esitystä esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta ja hinnasta sopimisesta, mutta katsoo, että sääntelyn tulisi koskea myös ennakoon tilattuja muuttuvahintaisia taksimatkoja. Taksiliitto esittää myös, että esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisen osalta on syytä määrittellä, että hinnan vaihdellessa ajankohdittain, kallein esimerkkimatkan hinta on selkeästi ja suurimmalla fontilla esitettyä. Myös **Liikenne- ja viestintävirasto** kiinnitti huomiota siihen, ettei esitetty sääntely koskisi kaikkia muuttuvahintaisia kyytejä, jolloin se ei ole yhtenevä taksamittarin käyttövelvoitteen kanssa, mikä voi puolestaan aiheuttaa epäselvyyttä kuluttajille ja hankaloittaa sääntelyn noudattamisen valvontaa. Myös **Suomen Yrittäjät** totesi, että velvoitteen esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta tulisi koskea kaikkia kyytejä tilaustavasta riippumatta.

Erityisryhmien järjestöt totesivat, että hintatietoja ilmoitettavien tarrojen tulisi olla tyyliltään selkeitä ja riittävän suuria ja että hintatiedot pitäisi saada tarvittaessa myös suullisesti, jotta myös heikonäköisillä olisi mahdollisuus saada tietoa hinnoista. Myös verkkosivuilla ilmoitettujen hintatietojen tulisi olla saavutettavia.

Esitykseen siitä, että nykyinen 100 euron raja, jonka jälkeen hinnasta on erikseen sovittava, kumotaisiin ja korvattaisiin esimerkkimatkan hintaan sidotulla sopimisvelvoitteella, suhtauduttiin ristiriitaisesti. Esimerkiksi **työ- ja elinkeinoministeriö** ja **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** toivat esille, että hinnasta sopimisen kytkeminen esimerkkihintaan tekee sopimushinnan hahmottamisesta kuluttajalle vaikeaa. **Valtion taloudellinen tutkimuskeskuksen** mukaan on myös syytä kiinnittää huomiota siihen, miten raja esimerkkimatkan hinnalle asetetaan ja miten se vaikuttaa yleisesti hinnoitteluun.

Suomen Taksiliitto ry kannattaa esimerkkimatkan hintaan kytkettyä hintarajaa, jonka ylittyessä hinnasta on sovittava nimenomaisesti ja huomauttaa, että hintaraja ei saa kuitenkaan olla liian alhainen. Taksiliitto ei kuitenkaan kannata ajatusta siitä, ettei matkasta saisi periä enempää kuin esimerkkihinnan verran, jos hinnasta ei ole sovittu etukäteen. Myös **PRO-Keskus Oy:n** lausunnossa kiinnitettiin huomiota esitysluonnoksen kohtaan, jonka mukaan esimerkkimatkan hintarajaa ei saisi ylittää, ellei matkan hinnasta ole etukäteen sovittu, vaikka matka olisi esimerkkimatkaa pidempi tai kestäisi sitä kauemmin.

**Ehdotus erityisryhmille suunnattujen lisäpalveluiden enimmäishinnasta
(liikennepalvelulain 152 § 5 mom.)**

Suurimmassa osassa lausunnoista ei varsinaisesti otettu kantaa esitykseen rajata mahdollisuutta enimmäishintojen asettamiseen vain erityisryhmille suunnattuihin lisäpalveluihin, vaan kommentoitiin enimmäishintasääntelyn tarpeellisuutta yleisellä tasolla. Valtaosa asiaa kommentoineista **taksialan edustajista** katsoi, ettei taksipalveluille tulisi asettaa enimmäishintoja. **Erityisryhmien järjestöt** sen sijaan pääasiassa kannattivat enimmäishintojen asettamista. Useassa lausunnossa

myös todettiin, etteivät enimmäishinnat ole tarpeellisia, sillä erityiskuljetukset ja lisäpalvelut usein kilpailutetaan ja enimmäishinta saattaa ohjata hinnoittelua.

Erityisryhmien järjestöjen näkemyksen mukaan lisäpalvelun enimmäishinnan määrittämisessä ei saisi huomioida erityisvarusteiden hankinnasta aiheutuneita kustannuksia. Järjestöt myös katsoivat, etteivät erityisryhmille suunnattujen palvelujen hinnat saisi olla korkeampia kuin muutenkin taksipalvelut. Osa järjestöistä esitti, että esteettömillä ajoneuvoilla suoritettavien matkojen kokonaishinnasta annetaan erillinen määräys.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannattaa enimmäishintasääntelyn pitämistä ennallaan, jolloin Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa enimmäishinnan yleisimmin käytetyille taksiliikenteen palveluille mukaan luettuna erityisryhmille suunnatut taksiliikenteen palvelut.

Suomen Taksiliitto ja **Helsingin Taksiautoilijat ry** huomauttavat myös, että ehdotus kohtelisi eriarvoisesti taksiliikennettä ja linja-autoliikennettä julkisissa hankinnoissa, sillä enimmäishinnat eivät koskisi kuljetuksia, joita tarjotaan linja-autoilla.

Muita huomioita

Useassa lausunnossa kiinnitettiin huomiota nykyiseen taksipalvelujen hintojen ilmoittamista koskevaan sääntelyyn. **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry** esitti, että lakiin sisällytettäisiin poikkeus, jonka mukaan 152 §:ää ei sovellettaisi, kun kuljetus on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla.

PRO-Keskus Oy ja **Cabonline Finland Oy** puolestaan esittivät, että hintatiedot tulisi voida ilmoittaa myös muutoin kuin ikkunaan kiinnitettävällä hintatarralla. Yritykset esittivät, että ilmoittaminen voisi tapahtua esimerkiksi tabletilla tai erillisellä näytöllä. Cabonline myös huomauttaa, että tarrat saattavat haitata kuljettajan tai asiakkaan näkyvyyttä. **Kuhmon kaupunki** puolestaan esitti, että tieto matkan kokonaishinnasta tulisi saattaa aina ennakolta asiakkaan tietoon. Erityisryhmien järjestöt kiinnittivät huomiota siihen, että hintatiedot tulisi saada tarvittaessa myös suullisesti.

Suomen Taksiliitto toteaa, ettei yrittäjien hallinnollista taakkaa tulisi lisätä taksipalvelujen hintojen toimittamiseen liittyvillä lisävelvoitteilla. Taksiliitto kaipaisi myös tarkempia määritelmiä toimitettaville tiedoille.

JH Taksi ehdottaa, että julkisiin kilpailutuksiin tulisi säätää hinnanmääräytymisperusteet, joissa määriteltäisiin esimerkiksi avustus- ja palvelulisien kuuluvan maksettaviin maksuihin.

Kuluttajaliitto ry tuo esiin, että selkeyttä hinnoittelutilanteeseen tuo myös oikeusministeriössä valmisteilla oleva palvelujen käyttäjien asiakkaansuojaa koskeva lainsäädäntö, jossa on tarkoitus säännellä muun muassa hinta-arvion sitovuutta.

3.6 Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointia kommentoineet lausunnonantajat pitivät sitä pääosin kattavana ja oikeasuuntaisena. Useissa lausunnoissa esitettiin kuitenkin seikkoja, joilla vaikutusarviointia voitaisiin täydentää.

Valtiovarainministeriö toteaa, ettei esitykseen ole kootusti kirjattu esityksen valtionaloudellisia vaikutuksia tai vaikutuksia julkiseen talouteen. Ministeriön mukaan voidaan arvioida, että esitetyillä harmaan talouden torjunnan toimenpiteillä on verojen maksua lisäävä vaikutus. **Työ- ja elinkeinoministeriön** mukaan taloudellisten vaikutusten arvioinnissa voisi tuoda esiin kootummin muutok-

sesta toimialalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia. Lisäksi ehdotusten hallinnollista taakkaa toimialalle olisi hyödyllistä arvioida tarkemmin esimerkiksi työ- ja elinkeinoministeriön taakkalaskurin avulla. Lisäksi taksinkuljettajien oikeudellinen vastuu mukana pidettävistä asiakirjoista olisi syytä käsitellä esityksen yhteiskunnallisten vaikutusten arvioinnissa. **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** puolestaan toteaa, että monet arviot on jouduttu tekemään puutteellisilla lähtötiedoilla ja toivoo, että jatkossa käytettävissä olisi kattavammat ja yksityiskohtaisemmat tiedot esimerkiksi tehdyistä taksimatkoista.

Erityisryhmien järjestöjen mukaan vaikutusten arviointia erityisryhmien kannalta ei ole tehty riittävän kattavasti kaikkien esitettyjen muutosten osalta, sillä yksi lakimuutoksen tavoitteista on erityisryhmien kokeman turvallisuuden parantaminen.

Suomen Kuntaliitto ry ja **Opentaxi** huomauttavat, ettei arviointia ole tehty ehdotusten vaikutuksesta saatavuuteen.

Lähitaksi Oy toteaa, että vaikutusten arvioinnissa korostuu yrittäjälle tai kuljettajalle kohdistuvien käytännössä pienimuotoisten kustannusten arviointi. **Suomen Palvelutaksit ry** kiinnittää huomiota siihen, että tiedonsiirtovelvoitteet kasvattavat taksiyrityksien kustannuksia. **Taxi C Brander** tuo esiin riskin siitä, että osa alalle viime vuosina syntyneistä työpaikoista katoaa uudistuksen myötä.

Finnature Oy toteaa, ettei vaikutusten arvioinnissa huomioida matkailuyrityksille liikennelupavaatimuksesta aiheutuvia kustannuksia tai sen vaikutuksia toimialan kilpailutilanteeseen.

3.7 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä pidetään pääosin kannatettavina. Eniten kommentointiin poikkeussääntelyä, joka liittyisi 1.7.2018-31.12.2020 taksiluvan saaneiden yrittäjäkurssin suorittamisvelvollisuuteen.

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että ehdotettu yrittäjäkoulutus ja kumotun taksiliikennelain yrittäjäkurssin sisällöt ovat vain osittain samat ja yrittäjäkurssin suorittamisesta voi olla kulu- nut hyvinkin pitkä aika. Jää epäselväksi miksi uusi yrittäjäkoulutusvelvollisuus ei ulottuisi myös ennen siirtymäsäännöksessä mainittua ajanjaksoa taksiluvan saaneisiin toiminnanharjoittajiin ja ehdotettua sääntelyä on syytä tarkastella perustuslain yhdenvertaisuussääntelyn valossa. Oikeusministeriön mukaan ehdotuksen perusteella jää epäselväksi, onko ehdotettu vuoden siirtymäaika koulutuksen suorittamiselle riittävä (huomioiden koulutuksen saatavuus ja mahdollinen hinta).

Sisäministeriön poliisiosasto, Verohallinto ja Verohallinnon harmaan talouden selvitys- sikkö katsovat, että ajalla 1.7.2018-31.12.2020 taksiliikenneluvan saaneilta tulisi edellyttää yrittäjä- kokeen suorittamista, jotta voitaisiin varmistua osaamisen riittävästä tasosta. Pelkkä koulutukseen osallistuminen esimerkiksi verkkoympäristössä ei osoita riittävästi liiketoiminta- ja taloushallinta- osaamista. Tavoiteltujen osaamistavoitteiden sekä yhdenvertaisuuden näkökulmasta yrittäjäko- keen läpäisy vaatiminen olisi perusteltua. Lievennys voitaisiin halutessa toteuttaa koulutusosiosta vapauttamisella.

Verohallinnon harmaan talouden selvitysüksikkö toteaa, että voimaantulon aikataulu on varsin tiukka lainsäädäntöprosessi huomioiden.

Liikenne- ja viestintävirasto huomauttaa, että esitysluonnoksessa esitetyssä muodossa 1.1.2021-1.6.2021 y-tunnuksen hankkimisen siirtymäajaksi tulee viisi kuukautta. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan yrittäjäkoulutuksen ja –kokeen osalta siirtymäsäännöstä voisi selventää ja täsmentää.

Suomen Taksiliiton mukaan ajalla 1.7.2018-31.12.2020 taksiluvan saaneilta tulee edellyttää yrittäjäkokeen läpäisyä. Entisen taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain mukaisen yrittäjäkoulutuksen osalta Taksiliitto kannattaa esitystä ja toteaa, että on syytä täsmentää, etteivät vaatimukset koske myöskään yhtiömuotoisia taksirytysten liikenteestä vastaavia, jotka ovat olleet liikenteestä vastaavia henkilöitä ennen 1.7.2018. Myös osa **taksialan toimijoista** esittää, että 1.7.2018-31.12.2020 luvan saaneiden tulisi suorittaa myös yrittäjäkoe.

Osa **taksialan toimijoista** toteaa, että y-tunnuksen hankkimisen siirtymäaika on liian pitkä tai sitä ei tarvittaisi lainkaan. **Pohjan Group Oy** ehdottaa uusille vaatimuksille ylipäättään pidempää siirtymäaika, jotta kustannukset voidaan jakaa pidemmälle aikavälille. Joidenkin **lausunnonantajien** mukaan siirtymäaika yrittäjäkurssin suorittamiseksi tulisi olla lyhyempi. Toisaalta **Taxi C Brander** toteaa, että on kohtuutonta vaatia yrittäjäkurssin suorittamista taannehtivasti ja ainakin siirtymäajan tulisi olla pidempi.

Opentaxin mukaan lain voimaantulon aikataulu on liian tiukka ja tilanne saattaa johtaa siihen, että lain voimaantullessa taksiliikennettä voi tosiasiasa harjoittaa vain sellaisella ajoneuvolla, jossa on taksamittari. Opentaxin mukaan siirtymäsäännöksessä tulee huomioida ajankohta, jolloin Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräyksen ajoneuvolain 25 §:n 2 momentissa tarkoitettua muusta laitteesta ja järjestelmästä ja tämän ajankohdan jälkeen tulisi asettaa riittävä siirtymäaika 15 §:n tiedonkeruuvaihteen voimaantumiseen.

3.8 Muita kuin hallituksen esitysluonnoksen teemoihin liittyviä huomioita

Taksisääntelyyn liittyviä ehdotuksia ja huomioita

Valtiovarainministeriö katsoo, että Liikenne- ja viestintävirastolle esitettyjen uusien tehtävien aiheuttama työmäärä tulisi kattaa hallinnonalan kehityksen puitteissa. **Työ- ja elinkeinoministeriö** tuo esiin tilausvälityskeskukset koskevan sääntelyn jatkokehittämistarpeen ja viittaa tältä osin arviomuistiosta antamaansa lausuntoon. Lisäksi ministeriö kiinnittää huomiota Kilpailu- ja kuluttajaviraston lausuntoon koskien selvitystarpeita julkisesti tuettujen kyytien vaikutuksesta taksimarkkinoiden kilpailulle ja rakenteelle. Ministeriön mukaan jakamistalous tulisi ottaa sääntelyssä paremmin huomioon.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että osassa liikenne- ja viestintävirastolle esitettyjä määräysenantovaltuuksia voisi käyttää termiä ”voi antaa” termin ”antaa” sijaan, jolloin virasto voisi seurata tilannetta ja harkita määräyksen antamista sekä sen ajankohtaa joustavammin.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto nostaa esiin kaksi valmistelutyössä huomioitavaa taksimarkkinoiden toimivuuteen liittyvää haastetta. Ensinnäkin alueelliset välityskeskukset ovat usein alueen taksirytyttäjien omistamia. Viraston havaintojen perusteella tällainen omistusrakenne, yhdistettynä taksirytyttäjien muodostaman hallituksen päätöksentekomalliin, johtaa tilanteeseen, jossa välitysyhtiö ei aina toimi itsenäisesti voitontavoittelutarkoituksessa, vaan pyrkii sen sijaan maksimoimaan omista-autoilijoiden voitot tai suojelemaan alalla jo toimivien taksirytyttäjien liiketoimintaa. Lisäksi viraston mukaan autoilijayrittäjät ovat usein riippuvaisia välityskeskuksen palveluista ja sen havaintojen mu-

kaan useat välityskeskukset ovat tosiasiallisesti estäneet uusien yrittäjien pääsyä markkinoille ja niiden toimintaedellytyksiä. Esitetyillä seikoilla on viraston mukaan huomattava vaikutus taksimarkkinoiden toimivuuteen ja kilpailuun.

Toiseksi Kilpailu- ja kuluttajavirasto nostaa esille sen, että julkisesti tuettujen kyytien järjestämisellä on huomattava vaikutus taksimarkkinoiden toimivuuteen useilla alueilla. Niiden järjestämistä tulisi viraston mukaan arvioida rinnakkain muiden ehdotettujen taksisääntelyn muutosten kanssa. Tähän liittyen virasto toteaa, että esitysluonnoksessa esiin nostettu sosiaali- ja terveysministeriön tilaama selvitys Kela-taksien kilpailutuskäytännöistä ei viraston tietojen mukaan huomioi eri hankinta- ja järjestämistapojen vaikutuksia taksimarkkinan kilpailuun tai markkinan rakenteisiin ja asiaa tulisikin selvittää tarkemmin.

Keskuskaupakamari ja Helsingin seudun kaupakamari pitävät tärkeänä, että selkeisiin epäkohtiin puututaan reilun ja tasapuolisen kilpailun mahdollistamiseksi, mutta markkinoille annetaan riittävästi aikaa sopeutua lainsäädännön muutoksiin. Hinnoittelun osalta tulee huomioida myös, että asiakkaat voivat valita uuden lain myötä myös laadukkaampia palveluita.

Suomen Taksiliitto esittää, että taksiliikenteen lainsäädännön seurantaan varten perustetaan virallinen ja pysyvä laajapohjainen työryhmä, joka arvioisi taksimarkkinoiden kehitystä ja lainsäädännöllisiä tarpeita säännöllisesti. Laajapohjaisen työryhmän avulla pystytään tekemään konkreettista kehitystyötä tehokkaasti, johdonmukaisesti ja pitkäjänteisesti.

Osa **taksialan toimijoista** toivoo, että lainsäädännön kehittämistyötä jatketaan entistä tiiviimmän sidosryhmätyön pohjalta. Taksiliikennettä koskevia vaatimuksia ei tulisi eriyttää esimerkiksi tilaustavan mukaan eikä tilausvälityskeskuksille tule asettaa erillisvelvoitteita suhteessa muihin alan toimijoihin. **Uudenmaan Taksiryttäjät ry** esittää, että henkilöliikenneluvan ilmoitusmenettelystä luovutettiin ja ilmoitusmenettelyn edellytykset täyttävälle toimijoille myönnettäisiin varsinainen taksilupa. **Opentaxi** toteaa, että esitys huonontaa alkuperäisen liikennepalvelulain uudistuksen tavoitteiden toteutumista liittyen avoimempaan kilpailuun ja henkilöliikenteen päästöjen vähentämiseen.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry vaatii, että palvelukokonaisuuden osana tapahtuvat kuljetukset vapautetaan taksiliikenneluvan piiristä. MaRa ry vaatii, että liikenteen palveluista annetun lain 4 § 2 momenttiin lisätään kohta, jonka mukaan ilman taksiliikennelupaa saa suorittaa kuljetuksia, jos kuljetus on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla. Poikkeus vastaisi kumotussa taksiliikennelaissa ollutta sääntelyä.

Matkailupalveluita tarjoavat yritykset ovat usein hyvin pieniä ja ohjelmapalvelujen yhteydessä tapahtuvat kuljetukset ovat vain pieni lisäpalvelu osana palvelukokonaisuutta, jonka keskeinen osa ei ole henkilökuljetuspalvelu vaan matkailuelämyksen tarjoaminen. Kuljetukset eivät kilpaile taksiliikenteen kanssa. Ajoneuvon vakuuttaminen luvanvaraiseen käyttöön nostaa yrittäjien kuluja kohutuuttomasti. Myös taksiluvasta johtuvat raportointivelvollisuudet liikenne- ja viestintävirastolle aiheuttavat tarpeetonta hallinnollista taakkaa. MaRa ry huomauttaa lisäksi, että palvelukokonaisuuksiin liittyvissä kuljetuksissa noudatetaan joka tapauksessa kuluttajaturvallisuuslakia.

MaRa ry toteaa myös, että taksiliikenneluvan piirin ulottaminen matkailupalveluihin on johtanut tilastoja vääristymiseen, koska taksiliikenneluvan hakeneet matkailuyritykset ovat mukana lupatilastoissa. Kun kuljetus toteutetaan osana palvelukokonaisuutta, ei siitä peritä erillistä maksua, jolloin taksiliikenteeseen ei synny raportoitavaa liikevaihtoa, vaikka lupien määrä on lisääntynyt.

Myös **Lapin Matkailuelinkeinon liitto** esittää, että matkailuyritysten palvelukokonaisuuden osana tapahtuvat kuljetukset tulisi vapauttaa taksiluvan piiristä. **Finnature Oy:n** huomauttaa, että taksiliikenneluvan edellyttäminen aiheuttaa kohtuuttomia kustannuksia erityisesti pienille matkailupalveluyrityksille, koska ne joutuvat vakuuttamaan ajoneuvon luvanvaraiseen käyttöön pienimuotoisen palvelukokonaisuuteen perustuvan kuljetustoiminnan perusteella.

Osa **lausunnonantajista** katsoo, että lainsäädännössä tulisi erottaa selkeästi ennakkoon tilattavat liikennepalvelut (kutsuliikenne) ja perinteinen taksitoiminta. Kutsuliikenteelle ei tulisi asettaa samanlaisia laintasoisia vaatimuksia kuin taksiliikenteelle, koska kutsuliikenteen valinnanvapauteen ja ennakkollisuuteen perustuva luonne takaa palveluiden laadun.

ITS Finland ry huomauttaa, että liikennepalveluiden kehittämisellä on kiinteä yhtymä päästö- ja ympäristötavoitteiden saavuttamisessa. Tärkeää olisi saada tarkempaa tietoa myös siitä, millaisia palveluita millekin alueelle syntyy. Lisäksi ITS Finland toteaa, että jakamistalouden ja sen palveluiden hyödyntämiseen voitaisiin kannustaa entistä enemmän. **Uber** huomauttaa, että liikkumissovellukset tarjoavat liikkumispalveluita laajalle ihmisjoukolle ja avaavat liikennepalvelumarkkinoita, joten Uber toivoo lainsäädännön sallivan sovellusten joustavan käytön.

Menevä Oy ehdottaa, että Suomessa otettaisiin mallia Hollannissa käytettävästä mallista, jossa taksitolpilla asiakkaita saa palvella vain riittävän suurien taksirytysten piiriin kuuluvat taksit, jolloin asiakkaalla on aina taho, johon reklamaation voidaan tehokkaasti kohdistaa.

Tampereen Aluetaksi Oy ehdottaa, että erityisryhmien taksinkäytön rohkaisemiseksi otettaisiin käyttöön palvelusetelimalli, jolloin kunnat voisivat kilpailuttaa taksiyhtiöiden hinnat ja näin päättää mille toimijoille seteli olisi käytettävissä.

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus huomauttaa, että tutkimuskeskuksessa on käynnissä selvitys vuoden 2018 taksiuudistuksen vaikutuksiin liittyen.

Lausuntoprosessia koskevia huomioita

Oikeusministeriö huomauttaa, että säädösehdotuksista pyydettävien kirjallisten lausuntojen antamiseen tulisi varata aikaa vähintään kuusi viikkoa ja laajoissa hankkeissa vähintään kahdeksan viikkoa, jonka lisäksi lausuntoaikaa on aiheutta pidentää esimerkiksi loma-aikoina. Lyhempi lausuntoaika tulisi perustella lausuntopyyntöissä ja hallituksen esityksessä. Lyhyen lausuntoaajan johdosta oikeusministeriö ei ole ehtinyt arvioimaan esityksen vaikutusta esimerkiksi siviilioikeuden ja kuluttajansuojan kannalta.

SAMS Samarbetsförbundet kring funktionshinder rf toteaa olevan tärkeää, että asiaan liittyvät tiedot ovat saatavilla myös muilla kansallisilla kielillä ja lainsäädäntö edellyttää, että SAMS:ia ruotsinkielisen vähemmistön ja erityisryhmien edustajana kuullaan sitä koskevissa asioissa. **Taxi C Brander** toteaa, että lausuntopyyntöjen tulee olla myös ruotsiksi.

Liite 1. Lista lausunnonantajista

1. A-klinikka Oy
2. Altug Oy
3. AMIK Oy
4. Cabonline Finland Oy
5. Epic Autokoulu Oy, Epic Academy – Taksinkuljettajankoulutukset
6. Etelä-Suomen aluehallintovirasto
7. Ewooks
8. Finnature Oy
9. Hakkarainen Eeropekka
10. Helsingin kaupunki
11. Helsingin seudun kauppakamari
12. Helsingin Taksiautoilijat ry
13. Helsinki Limo
14. Hirvelä Ismo
15. Hosseini Ali, taksiryrittäjä
16. Huoltovarmuuskeskus
17. Hämeen Taksiryrittäjät ry
18. Invalidiliitto ry
19. ITS Finland ry
20. Itä-Suomen Taksiryrittäjät ry
21. JH Taksi
22. Jyväskylän kaupunki
23. Kansaneläkelaitos Kela
24. Katuman Taksi
25. Keskuskauppakamari
26. Kilpailu- ja kuluttajavirasto
27. Kiviranta Pekka
28. KRK-Kuljetus Oy
29. Kuhmon kaupunki
30. Kuittinen Pekka
31. Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry
32. Kuopion kaupunki
33. Lapin Matkailuelinkeinon liitto
34. Lapin Taksiryrittäjät ry
35. Lihastautiliitto ry
36. Liikenne- ja viestintävirasto
37. Liikennevakuutuskeskus – yhteislausunto Onnettomuustietoinstituutin (OTI) kanssa
38. Lounais-Suomen aluehallintovirasto
39. Lounais-Suomen Taxidata Oy
40. Lähitaksi Oy
41. Maakuljetuspooli
42. MaaS Global
43. Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
44. Menevä Oy
45. Naakka Jari
46. Nieminen Taru

47. Näkövammaisten liitto ry
48. Oikeusministeriö
49. Opentaxi
50. Oulun yliopisto, INTERACT-tutkimusryhmä
51. Pohjan Group Oy
52. Pohjanmaan Taksiryttäjät ry
53. Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ry
54. Poliisihallitus
55. PRO-Keskus Oy
56. Rahtarit ry
57. SAMS - Samarbetsförbundet kring funktionshinder rf
58. Savonlinnan kaupunki
59. Semel Oy
60. Sipponen Ira
61. Sirviö Tapani
62. Sisäministeriön poliisiosasto
63. Sosiaali- ja terveysministeriö
64. Sosiaali- ja terveysministeriö, Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE
65. Suomen Autokoululiitto ry
66. Suomen CP-liitto ry
67. Suomen Esteettömät ja Paaritaksit ry
68. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
69. Suomen Kuntaliitto ry
70. Suomen Kuurosokeat ry
71. Suomen Palvelutaksit ry
72. Suomen Taksiliitto ry
73. Suomen Yrittäjät ry
74. Tampereen Aluetaksi Oy
75. Taxi C Brander, Bror Brander
76. Tiainen Antero
77. Tietosuojavaltuutetun toimisto
78. Toivonen Usko/ Travel Star
79. Tuil Group Oy
80. Tuomi Logistiikka Oy
81. Turun Seudun Taksiryttäjät ry
82. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
83. Työ- ja elinkeinoministeriö
84. Uber Finland Oy
85. Uudenmaan Taksiryttäjät ry
86. Vaasan yliopiston InnoLab
87. Valtion taloudellinen tutkimuskeskus
88. Valtiovarainministeriö
89. Vammaisfoorumi ry
90. Vantaan kaupunki
91. Verohallinto
92. Verohallinto – Harmaan talouden selvitysyksikkö
93. Vihriälä Arto
94. Väylävirasto
95. White Star Taxi Oy

Lisäksi Innovaatorahoituskeskus Business Finland, Ilmatieteen laitos ja Tampereen kaupunki ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa.