

9.7.2020

Liikenne- ja viestintäministeriö  
[lv@kirjaamo.fi](mailto:lv@kirjaamo.fi)

## **HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAEIKSI LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN, TIELIIKENNELAIN 155 §:N SEKÄ AJONEUVOLAIN 25 JA 27 A §:N MUUTTAMISESTA**

**Diaarinumero VN/1631/2020-LVM-117**

### **MYÖNTEINEN MUOTOSesitys, JOKA KAIPAA VIELÄ TÄSMENNYKSIÄ**

Suomen Taksiliitto kiittää mahdollisuudesta lausua edellä mainitusta hallituksen esityksestä. Esitys on suomalaisen taksiliikenteen näkökulmasta erittäin merkityksellinen kokonaisuus. Lähtökohtaisesti lakiesitys on toimivien ja tehokkaiden taksimarkkinoiden näkökulmasta myönteinen. Esitys parantaa sekä kuluttajien että palvelun tuottajien asemaa markkinoilla, lisäksi esitys parantaa kilpailuolosuhteiden tasapuolisuutta ja oikeudenmukaisuutta. Luonnoksessa on myös useita harmaan talouden ongelmiin liittyviä korjausesityksiä.

Lakiesityksessä on kuitenkin vielä useita avoimeksi jääviä yksityiskohtia, joita tulee vielä täsmentää, jotta muutoksen tavoitteet ja pykälät eivät jää tulkinnanvaraisiksi. Tavoitteena on mahdollisimman yksiselitteinen ja tarkkarajainen lainsäädäntö.

Selkeä ja yksiselitteinen lainsäädäntö vähentää myös oleellisesti valvonnan tarvetta, kun kaikki toimijat tuntevat vastuunsa ja velvollisuutensa, eikä niiden tulkinnassa ole epäselvyyttä. Nykyisen lainsäädännön osalta poliisi, Verohallinto ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat tehneet yhteisesti muutamia kertoja kenttävalvontaa, joka on viranomaistyönä erittäin raskasta. Mielestämme tästäkin syystä on muutamia kohtia lakiesityksessä täsmennettävä ja korjattava.

### **Paljon tarpeellisia muutosesityksiä**

Keskeisiä muutoksia ovat osaamiseen liittyvien vaatimusten täsmentäminen. Niin taksiyrittäjältä kuin taksinkuljettajaltakin on syytä, nyt kahden vuoden aikana saatujen kokemusten perusteella, vaatia selkeästi parempaa osaamista ja kykyä kohdata asiakkaita ja hoitaa erilaiset yritystoiminnan vastuut kuntoon. Taksin tunnistamisen edellyttäminen, viranomaisille toimitettavien tietojen tarkka määrittely ja siinä yhteydessä huolehtiminen teknologiasta riippumattomista malleista ovat tervetulleita muutoksia. Hinnoittelun selkeyttämistä voidaan pitää myös erinomaisena tavoitteena.

9.7.2020

**KESKEISET JA MERKITTÄVIMMÄT HUOMIOT LAKIESITYKSEN PUUTTEISTA****Laiton liikenne on luvanvaraisen taksiliikenteen merkittävin ongelma**

Hallituksen esityksessä ei ole tuotu esille laittoman liikenteen ongelmaa, joka on erityisesti sosiaalisen median myötä levinnyt vakavaksi uhaksi ammattimaiselle ja luvanvaraiselle taksiyritystoiminnalle. Nykyisin kaikilla isoimmilla paikkakunnilla on esimerkiksi Facebook kyytiryhmiä, joissa on useita tuhansia jäseniä. Kyse on laajamittaisesta harmaasta taloudesta, jossa liikkuu merkittävät summa rahaa. Laiton liikenne myös vääristää kilpailutilannetta markkinoilla. Ruotsissa ongelma on jo varsin laaja ja siellä laiton liikenne on johtanut luvanvaraisen toiminnan päättymiseen monilla alueilla. Suomessa poliisilla on merkittäviä vaikeuksia tehdä tosiasiallista valvontaa laittoman liikenteen osalta. Poliisiviranomaisten resurssit riittävän ja yksiselitteisen näytön keräämiseen näiden erilaisten sosiaalisen median ryhmien osalta ovat varsin vähäiset. Liikennepalvelulain kirjaus luvanvaraisuuden osalta on liian väljä ja epätarkka, jotta sen perusteella valvonta olisi asianmukaisesti toteutettavissa. Tällä hetkellä aivan avoimesti tuhansien henkilöiden ryhmissä tarjotaan korvausta vastaan kysynnän perusteella kuljetuspalveluita ilman liikennelupaa. Pidämme tätä erittäin valitettavan ja merkittävänä haittana laillisten palveluiden tarjoajien näkökulmasta. Tällä on myös merkittävä haittavaikutus yleiseen taksipalveluiden saatavuuteen, johon liittyy muutoinkin lakiesityksessäkin esitettyjä ongelmia. Kun taksitoimiala nähdään edelleenkin varsin perustellusti luvanvaraisena ja sen myötä monilta osiltaan säänneltynä toimintana, niin luvanvaraisuuden tarkkarajaisuus on korjattava tässä yhteydessä.

Tähän ongelmaan ei ole lakiesityksessä tuotu ratkaisuja, koska ongelmaa ei ole nähtävästi lainvalmistelussa tunnistettu riittävästi. Lakiin tulee kuitenkin ehdottomasti saada täsmennys, että jo kuljetuspalvelujen tarjoaminen korvausta vastaan edellyttää taksiliikennelupaa. Luvanvarainen taksiliikenne tulee lainsäädännössä määritellä yksityiskohtaisemmin, jotta tosiasiallista valvontaa on mahdollista suorittaa. Ammattimaisuuden käsite tulee täytyä, kun toimintaa harjoitetaan korvausta vastaan ja matkustaja määrää reitin ja/tai aikataulun.

Vuonna 2007 voimaan tulleen Taksiliikennelain valmisteluvaiheessa väljennettiin aiemmin voimassa ollutta luvanvaraisuuden määritelmää merkittävästi. Silloisessa hallituksen esityksessä ammattimaisuus määriteltiin selkeästi. Hallituksen esityksessä (HE 38/2006) ja edelleen silloin voimaan saatetussa Taksiliikennelain (217 / 2007) 3 §:ssä lain soveltamisalasta todettiin:

*Ammattimaisella henkilöiden kuljettamisella tarkoitetaan elinkeinon harjoittamisen tai toimeentulon hankkimisen taikka muun tulonhankkimisen tarkoituksessa harjoitettua henkilöiden kuljettamista tiellä henkilöautolla korvausta vastaan päätoimisesti taikka sivutoimisesti tai muuten toisen elinkeinon ohella. Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen rinnastetaan kuljetus korvausta vastaan, jos kuljetusta edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla.*

Yksityiskohtaisessa perustelussa lisäksi todettiin erityisesti:

*Taksipalvelujen tarjoaminen internet-sivuilla katsottaisiin puolestaan ammattimaisuuteen viittaavaksi menettelyksi.*

Emme vastusta miltään osin perinteisiä kimppakyytejä, jolloin ajoneuvon kuljettaja kertoo itse matkan määränpään ja ajankohdan. Mikäli siis kuitenkin kuljetettava kertoo määränpään tai kuljetuksen ajankohdan, niin silloin kyseessä pitää ehdottomasti olla

9.7.2020

on luvanvarainen toiminta, joka edellyttää liikennepalvelulain noudattamista sekä muita liiketoimintaan liittyvien lakien ja asetusten mukaista toimintaa. Kysymyksessä on kaiken kaikkiaan kasvava ja hyvin huolestuttava ilmiö, johon yhteiskunnan tulee puuttua lainsäädäntöä täsmentämällä ja viranomaisvalvontaa mahdollistamalla.

Jos tähän merkittävään yksittäiseen ongelmaan ei nopeasti ja tiukasti puututa, niin käytännössä tämä tulee johtamaan monen yrittäjän osalta siihen, että on helpompaa ja erityisesti kustannustehokkaampaa ryhtyä markkinoimaan palveluitaan erilaisten sosiaalisen median välineiden kautta ja harjoittaa toimintaa vähintäänkin osittain nyt esiintyvällä laittomalla tavalla. Tietoomme on myös saatettu, että osittain tätä laitonta liikennettä harjoitetaan samanaikaisesti, kun ko. toiminnan harjoittaja saa erilaisia yhteiskunnan tukia. Usein saattaa käydä niin, että tällaisen laitton toimijan saamat tulot ylittävät palkatun taksinkuljettajan verojen jälkeisen ansion. Näin ollen laitton liikenne vaikeuttaa työvoiman saatavuutta sääntöjä ja vaatimuksia noudattavilta taksiryttäjiltä. Tämä heijastuu myös taksipalveluiden saatavuuteen erityisesti hiljaisina ajankohtina.

Esitämme liikennepalvelulain 3 §:n 1 momentin osalta seuraavaa täydennystä: (lisäys kursiivilla alleviivattuna)

3 § Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan (ammattimainen kuljettaminen tiellä) tarvitaan lupa. Ammattimaiseen kuljettamiseen rinnastetaan kuljetus korvausta vastaan, jos kuljetusta edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla. Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1071/2009, jäljempänä EU:n liikenteenharjoittaja-asetus, tarkoitettu lupa tarvitaan:

Lisäksi lain yksityiskohtaisiin perusteluihin tulee lisätä vastaavat perustelut kuin hallituksen esityksestä 38/2006:

*Ammattimaiseen liikenteeseen rinnastettaisiin korvausta vastaan tapahtuva kuljetus, jonka suorittamista edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla. Säännöksen tavoitteena on tehokkaasti estää luvattoman liikenteen harjoittaminen lisäämällä kiinnijäämisen riskiä. Tällainen yksittäinen kuljetus ei täytä ammattimaisuuden vaatimusta. Muista Pohjoismaista saatujen kokemusten perusteella tällainen säännös on tarpeen, jotta voitaisiin estää luvatta tapahtuva liikenne valvontaa lisäämättä. Palvelujen tarjoaminen käyttäen Internet-sivuja olisi puolestaan ammattimaisuuteen viittaava toimintatapa.*

On syytä ottaa huomioon, että jo vuonna 2006 laitton liikenteen ongelmat erityisesti Ruotsissa olivat merkittäviä ja jo silloin lainsäädännössä huomioitiin tämä ongelma. Nyt, kun liikennelupien lukumääräistä rajoitusta ei ole, niin ei ole mitään tosiasiallisia perusteita siihen, että merkittävä osa liikenteestä voidaan suorittaa vailla yhteiskunnan vastuiden ja velvoitteiden hoitamista.

## Värillinen rekisterikilpi ja ajoneuvon tunnistaminen

Olemme jo aiemmin esittäneet, että taksien ulkoinen tunniste olisi värillinen rekisterikilpi. Värillinen rekisterikilpi on kansainvälisestäikin hyvin yleisesti käytössä oleva keino erottaa luvanvarainen liikenne yksityisliikenteestä. Nyt lausunnolla

9.7.2020

olevassa lakiesityksessä todetaan värillinen rekisterikilpi hallinnollisesti ja käytännöllisesti hankalaksi järjestelyksi. Malli olisi tosiasiallisesti myös helposti toteutettavissa sekä kustannustehokas. Prosessi värillisen rekisterikilven osalta voisi tapahtua seuraavasti:

Kun ajoneuvo rekisteröidään ensimmäistä kertaa luvanvaraiseen liikenteeseen katsastustoimipaikassa, niin samalla ajoneuvolle tilataan värillinen rekisterikilpi. Tunnus on sama kuin ajoneuvon peruskilpi. Toimitusaika uudelle rekisterikilvella on Liikenne- ja viestintäviraston / Ajovarman tietojen mukaan yleensä alle kaksi viikkoa. Kun värillinen rekisterikilpi on tilattu, niin ajoneuvolla saa tilapäisesti ajaa taksiliikenteessä enintään kaksi viikkoa ns. peruskilvellä. Jatkossa ajoneuvossa on aina kiinnitettynä värillinen rekisterikilpi, kun se on rekisteröitynä luvanvaraiseen liikenteeseen. Rekisterikilven hinta on 4,50 euroa (ei alv:n alainen), joten kustannus tältä osin on yhteensä vain 9 euroa. Samalla myös sekavasta ja epäselvyyksiä synnyttäneestä varataksin käyttämisestä voidaan luopua kokonaan. Varataksi on autoverotukseen liittyvä jäännös, jolle ei enää kiintiöistä luopumisen jälkeen ole tosiasiallista tarvetta. Luvanvaraisessa liikenteessä voi tämän muutoksen jälkeen käyttää aina vain luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityä ajoneuvoa. Tämä omalta osaltaan estää väärinkäytöksiä, joita mm. Liikenne- ja viestintäviraston tietojen mukaan takseihin tehdyissä tarkastuksissa on jonkin verran havaittu.

### **Saatavuuteen ryhdyttävä etsimään ratkaisumalleja**

Liikennepalvelulain myötä maahamme on valitettavasti syntynyt alueita ja ajankohtia, jolloin taksipalveluita ei ole saatavilla. Tämä on huolestuttava kehitys ja myös nyt lausunnolla olevan liikennepalvelulain muutosten tavoitteena oli parantaa taksipalveluiden saatavuutta. Lakiesitys ei kuitenkaan sisällä tosiasiallisesti mitään konkreettista tilanteen ratkaisemiseksi. Pelkästään täsmällisten tietojen puute eri alueiden saatavuushaasteista ei ole mielestämme syy siihen, että ongelmaan ei yritetä hakea todellista ratkaisua. Saatavuuden varmistaminen lainsäädännöllisin keinoin ei ole helppoa, voidaan jopa epäillä, ettei pelkät lainsäädännölliset toimet ole riittäviä.

Esitämme, että ajovuoroista on oltava mahdollisuus sopia vapaaehtoisesti niin, että yrittäjillä ei ole pelkoa siitä, että viranomaisen tuomitsee toiminnan jälkikäteen laittomaksi. Tällä on erityisen suuri merkitys, koska alalla toimii paljon pienyrittäjiä. Tästä aiheesta olemme käyneet paljon keskusteluja eri tahojen kanssa ja olemme vakuuttuneita siitä, että tämä on yksi helpoimmista ja tuloksekkaimmista tavoista parantaa taksipalveluiden saatavuutta.

Esitämme myös, että liikenne- ja viestintäministeri asettaisi taksipalveluiden saatavuutta arvioivan laajapohjaisen työryhmän, johon otettaisiin mukaan ministeriön sekä Liikenne- ja viestintäviraston virkamiesten lisäksi niin taksipalveluiden käyttäjien kuin tarjoajien edustajat mukaan. Työryhmän tehtävänanto tulee olla tarkkaan harkittu ja määritelty, samoin työryhmän koko tulee olla sellainen, että tosiasiallisia lopputuloksia olisi saatavissa tämän oletettavissa olevan hallituskauden aikana.

Työryhmän yhtenä teemana mielestämme tulee olla ehdottomasti olla yleisen liikkumisen mahdollistaminen maamme eri alueilla ilman omaa henkilökohtaista jatkuvasti käytössä olevaa henkilöautoa. Linja-autoliikenne vähenee edelleen varsin voimakkaasti samalla kun haja-asutusalueiden asukkaat vähenevät ja ikääntyvät. Mielestämme tarvitsemme jonkin sellaisen tavan tai mallin, jolla kohtuullisesti voidaan

9.7.2020

varmistaa jokaisen kansalaisen mahdollisuus liikkumiseen. Joukkoliikenteen osalta tehdään erilaisia palvelutasomäärityksiä, tällainen on syytä tehdä myös taksiliikenteen osalta tavalla tai toisella. Tässä yhteydessä oleellinen kysymys on myös saatavuuden määrittely.

Saatavuuteen olennaisesti vaikuttava tekijä on myös kuntien, kuntayhtymien ja muiden vastaavien tahojen järjestämät kilpailutukset. Jos kunnissa halutaan varmistaa taksipalveluiden saatavuus jatkossakin, niin kilpailutusten järjestämisessä tämä tulisi ottaa ehdottomasti huomioon. Kun kilpailutukset rakennetaan siten, että tarjoajina voi olla vain suuret toimijat, niin yksittäiset kuntakohtaiset yritykset ja yrittäjät jäävät usein kilpailutusten ulkopuolelle.

## **TAKSIPALVELUIDEN LAATU JA TURVALLISUUS**

### **Erityisryhmien kuljettajakoulutus (Liikennepalvelulain 26 a §)**

Kannatamme vapaaehtoista erityisryhmien kuljettajakoulutusta, koska se parantaa erityisryhmien taksipalveluiden käyttöön liittyvää turvallisuuden tunnetta ja laatukokemusta. Vapaaehtoinen koulutus tulee luomaan perustandardin erityisryhmien kuljetuksille, kun esimerkiksi työnantajat ja palveluiden tilaajat voivat helposti edellyttää koulutusta minimivaatimuksena. Koulutus antaa myös palveluntuottajille hyvän perustan osaamisen osoittamiseksi palveluita myydessä ja markkinoidessa. Koulutuksen pituus on perusosaamisen kannalta riittävä ja erityisesti seitsemän oppitunnin käytännön opetusta pidämme erinomaisena uudistuksena. Säännöskohtaisissa perusteluissa todettu verkkokoulutuksen mahdollistaminen teoriaosuuden osalta on kannatettava, koska se helpottaa sekä koulutuksen järjestämistä että koulutukseen osallistumista, tämä varmistaa myös koulutuksen saamisen pienemmillä paikkakunnilla ilman erityistä matkustamisen tarvetta. Käytännön osuuden pituus, joka mahdollistaa käytännön osuuden hoitamisen yhtenä opetuspäivänä, helpottaa myös omalta osaltaan koulutuksen osallistumista. Näin toteutettuna ja vapaaehtoisena koulutus ei mielestämme aseta kohtuutonta estettä työllistyä taksinkuljettajana.

Koulutusmerkinnän liittäminen taksinkuljettajan ajolupaan on asianmukainen tapa osoittaa koulutuksen suorittaminen. Ajoluvasta koulutustieto on helppo ja yksinkertainen tarkistaa niin maantiellä tapahtuvassa valvonnassa kuin muissakin tarvittavissa yhteyksissä. Sen sijaan ajoluvan kaksoiskappaleen hakemisesta syntyvä kustannus (Ajovarma, 45 euroa) koulutusmerkinnän osoittamiseksi on kohtuuton, kun kaksoiskappale on voimassa vain alkuperäisen ajoluvan mukaisen määräajan. Ratkaisuvaihtoehtona tähän on ajoluvan uusiminen poikkeuksellisesti ilman 26 §:n rajausta. Vaatimukset luvan uusimiseksi olisivat normaalit ja uusi lupa myönnettäisiin viiden vuoden määräajaksi, jollei muut hakijaan liittyvät tekijät edellyttäisi lyhyemmäksi ajaksi myönnettävää ajolupaa. Koulutus käydään vain kerran, joten tältä osin väärinkäytöksen mahdollisuutta ei tosiasiallisesti syntyisi.

Kun saamme tulevaisuudessa ajokortteihin liittyvät tiedot sähköisiin reaaliaikaisiin järjestelmiin, esimerkiksi matkapuhelimeen, niin silloin pidämme riittävänä, että merkintä on tarkistettavissa sähköisistä järjestelmistä. Digitalisaation tuomat mahdollisuudet tulee tältäkin osin ottaa valtionhallinnossa täysimääräisesti mahdollisimman pikaisesti käyttöön.

9.7.2020

**Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutusorganisaation hyväksymisestä, velvollisuuksista ja valvonnasta (Liikennepalvelulain 35 a §, 35 b §, 36 a §, 36 b § ja 193 §)**

Pidämme ehdotuksia pääsääntöisesti kannatettavina. Vain 36 a §:ssä oleva vaatimus opetuksesta vastaavan johtajan taksinkuljettajan ajoluvasta sekä vähintään yhden vuoden kokemus päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta tai käytännön kokemuksesta alalta tulee poistaa. Vaatimusta voidaan mielestämme pitää tältä osin osalta turhan ylimitoitettuna ja myös rajoittavan koulutusta tarjoavien koulutusorganisaatioiden määrää. Koulutuksen taso ja sisältö pystytään takamaan riippumatta siitä, onko opetuksesta vastaava johtaja toiminut taksinkuljettajana tai onko hänellä käytännön kokemusta alalta.

**Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset (Liikennepalvelulain 25 §)**

Sakkorekisteristä ilmenevien tekojen vaikutusajan lyhentäminen viidestä vuodesta kolmeen vuoteen saa esitetyillä perusteilla kannatuksemme.

Väliaikaisen todistuksen myöntäminen ajoluvan saaneelle on erinomainen uudistus. Näin ajolupa on mahdollista osoittaa ja kuljettajatyöhön ryhtyä, vaikka ei ole saanut varsinaista ajolupakorttia. Tältäkin osin voidaan arvioida, että sähköinen ajokorttijärjestelmä mahdollistaa jatkossa väliaikaisesta luvasta luopumisen, kun merkintä saadaan reaaliaikaisesti järjestelmiin.

**Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen (Liikennepalvelulain 26 §)**

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolon jatkamiseen liittyvä täsmennys on kannatettava muutos. Lisäksi esitämme tähän yhteyteen lisättäväksi, että erityisryhmien koulutusmerkintää haettaessa (26 a §) olisi mahdollista uusia taksinkuljettajan ajolupa viideksi vuodeksi, elleivät muut syyt ole este luvan myöntämiselle.

**Taksinkuljettajan koe (Liikennepalvelulain 25 a §)**

Kannatamme taksinkuljettajan ajolupaan liittyvän kokeen uudistamista, koska sen myötä kuljettajien tosiasiallista osaamistasoa saadaan parannettua. Taksinkuljettajana toimimiseen liittyvää osaamista voidaan hankkia eri tavoin, joista koulutus on yksi oleellinen osa. Myös osaamista voidaan arvioida monin eri tavoin. Kokeeseen liittyviä korjaustoimenpiteitä pidämme kannatettavana, koska erityisesti uusien kuljettajien osaamisessa on havaittu jopa täysin selkeitä puutteita. Taksinkuljettajan kokeen tulee olla riittävän vaativa ja monipuolinen, jotta varmistutaan kuljettajien riittävästä osaamistasosta.

Alalla on työvoimapula, joten työtehtäviin tulee ajoittain valituksi myös sellaisia työntekijöitä, joiden osaamistaso on tosiasiallisesti riittämätön. Työnantajat eivät pysty, eivätkä välttämättä osaa tehdä valintoja työntekijöiden välillä siten, että osaamattomat kuljettajat pysyisivät pois työmarkkinoilta. Kun kuljettajalla on taksinkuljettajan ajolupa, niin käytännössä työtehtäviä löytyy silloinkin, kun osaamistaso ei ole kuluttajien tai toimialan yleisen näkemyksen mukaan vaadittavalla tasolla.

9.7.2020

Määräyksenantovaltuutuksen laajennusta Liikenne- ja viestintävirastolle pidämme perusteltuna. Ehdotamme samalla, että Liikenne- ja viestintävirasto veloitetaan arviomaan koetta ja sen toimivuutta sekä taksinkuljettajien osaamiseen liittyvää palautetta säännöllisesti mm. kuluttajia sekä toimialaa edustavien tahojen kanssa.

Taksinkuljettajalta vaadittavasta riittävästä kielitaidosta ja siihen liittyvistä käytännön ongelmista tulee Taksiliittoon erittäin paljon palautetta. Kuljettajakokeen läpäiseminen ei näkemyksemme mukaan ole riittävä osoitus riittävästä kielitaidosta. Osittain kielitaito-ongelmat saattavat liittyä myös kuljettajakokeisiin liittyvään vilppiäilyyn. Kuljettajalupa liittyvään kielitaitoon olisi syytä löytää toimiva ja tehokas malli. Taksinkuljettajan ajolupa liittyvässä kokeen tarkemmassa määrittelyssä edellytämme kielitaitoon liittyvien näkökohtien huomioon ottamista.

### **Taksinkuljettajan kokeen koesuorituksen hylkääminen ja kieltö osallistua kokeeseen (Liikennepalvelulain 246 §)**

Kannatamme ehdottomasti vilpillisiin tapauksiin puuttumista kuljettajakokeen osalta. Koska vilppitapausten määrä on noussut voimakkaasti liikennepalvelulain voimaantultua, niin pidämme kolmen kuukauden kieltöä osallistua uuteen kokeeseen aivan liian lyhyenä. Esitämme, että määräaikaisen kiellon pituus olisi minimissään vaihtoehtoisinkin esillä ollut kuusi kuukautta. Pitkäkestoisemmalla karenssilla on ehdottomasti ennaltaehkäisevämpi vaikutus huolestuttavalla tavalla kasvaneisiin vilppiyritysten määrään.

Pidämme erityisen tuomittavana, jos kokeeseen yritetään osallistua väärällä henkilöllisyydellä. Ja tällöin syyllistytään mahdollisesti rikoslain alaiseen väärän tiedon antamiseen viranomaiselle ja/tai rekisterimerkintärikokseen. Kun näistä rikoksista tuomitaan sakkoon tai vankeuteen, niin tältä osin on syytä liikennepalvelulakiin ottaa tähän liittyvä informatiivinen viittaus aivan vastaavasti kuin luonnoksessa on todettu kirjattavan esimerkiksi 15 a §:n yhteyteen viittauksia kirjanpitolakiin. Kun väärällä henkilöllisyydellä kokeeseen pyrkivällä olisi tiedossa mahdollinen vankeusrangaistus, niin tällä on oleellinen vilppiä estävä vaikutus.

## **TAKSIPALVELUIDEN SAATAVUUS**

### **Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävä (Liikennepalvelulain 179 §)**

Pykälän 1 momentissa Liikenne- ja viestintävirastolle määrättävä lain vaikutusten arviointi ja säännöllinen raportointivelvoite on kannatettava. Taksimarkkinat ovat edelleen muutosvaiheessa, joten on tärkeää seurata lainsäädännön toteutuneita vaikutuksia. Vain riittävällä seurannalla myös mahdolliset korjaustarpeet tulevat esille. Raportoinnin tulee olla avointa ja julkista sekä helposti tulkittavaa kaikilta osiltaan.

Sen sijaan pykälän 2 momentin mukaista laajentamista pidämme ehdottomasti tarpeettomana tässä vaiheessa. Kannatamme sitä, että viranomaisella on oltava mahdollisimman laajat tiedonsaantioikeudet saatavuusongelman selvittämiseksi. Tässä esitetystä muodosta viranomaisten tiedonsaantioikeuksien laajentaminen ei kuitenkaan ratkaise ongelmaa, joka liittyy saatavuusongelman kartoittamiseen, vaan

9.7.2020

pikemmin lisää hallinnollista taakkaa. Viranomaiset keräävät jo nykyisellään taksiliikenteestä varsin paljon erilaista tietoa, mutta tietoa ei tosiasiallisesti hyödynnetä riittävästi. Olemme esittäneet jo aiemmin reaaliaikaisen järjestelmän luomista, mihin eri taksialan yritysten ja välityspalveluiden tuottajien järjestelmät olisivat valmiina, kuten LVM:n tammikuussa julkaisemaan arviomuistioon saaduista lausunnoista voidaan todeta. Mielestämme nyt ei pidä lisätä entisestään toimijoille hallinnollista taakkaa, vaan edetä mahdollisimman ripeästi kohden reaaliaikaista datataloutta.

Saatavuuden arviointia helpottaisi olennaisesti, jos taksiliikenneluvalla ja luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröidyllä ajoneuvolla olisi selkeä yhteys. Kannatamme saatavuuden selvittämiseksi, että jokaiseen luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityyn ajoneuvoon olisi kytkettävä liikennelupa. Tämä olisi yksi ratkaisu saatavuusongelman laajuuden selvittämiseksi, mutta samalla ratkaisu estäisi harmaan taloutta. Käytännössä tämä voisi tapahtua siten, että aina kuin Liikenne- ja viestintäviraston liikenneasioiden rekisteriin kirjattaisiin ajoneuvon käyttötarkoitukseksi luvanvarainen liikenne, niin tässä yhteydessä kirjattaisiin myös sen taksiliikenneluvan numero, jonka luvalla tällä ajoneuvolla pääasiallisesti on tarkoitus taksiliikennettä harjoittaa. Ja kun lisäksi mahdollistetaan käyttötarkoituksen muuttaminen yksinkertaisesti sähköisessä palvelussa ilman, että pitää joka kerta mennä katsastustoimipaikalle tai omaan vakuutusyhtiöön, niin yrittäjälle ja yhteiskunnalle syntyvä hallinnollinen taakka jopa vähenisi merkittävästi.

## HARMAAN TALOUDEN TORJUNTA

### Taksimatkasta kerättävät vähimmäistiedot (Liikennepalvelulain 15 a §)

Taksiliitto on esittänyt useaan otteeseen, että yksi keino harmaan talouden ehkäisyssä on kerättä riittävästi tietoa taksimatkoista. Kannatamme lakiesitystä, mutta kerättävistä tiedoista puuttuu ajokilometrimäärät jaettuna ammattiajoihin ja yksityisajoihin. Tämä on valvonnan kannalta olennainen tieto ja tätä tietoa myös Verohallinto piti arviomuistiossa arvokkaana perustietona. Verotarkastukset ovat tähän asti perustuneet hyvin pitkälle juuri ajoneuvon kokonaisajosuoritteisiin, joiden perusteella myös auton kustannusten arvonlisäverollisuutta on arvioitu. Tällä hetkellä tehokas jälkivalvonta ei ole mahdollista. Mitään vertailutietoa ei myöskään enää ole luotettavasti saatavissa.

Ehdotamme mahdollisimman kattavien tietojen saamiseksi 15 a §:iin lisättäväksi uutta momenttia, jossa todetaan, että *henkilöliikennettä tarjoava luvan haltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteeseen käytettävästä ajoneuvosta kerätään ja tallennetaan sähköisessä muodossa tiedot ajoneuvon ajokilometreistä jaettuna ammattiajoihin, tuloa tuottamattomiin ammattiajoihin, yksityisajoihin ja muihin ajoihin siten, että tiedot ovat kytkettävissä ajoneuvon yksilöintitietoihin*. Momentin lisääminen ei tuo uusia velvoitteita yrittäjille, koska yrittäjät joutuvat jo nyt Verohallinnon muistiinpanovelvollisuudesta annetun päätöksen perusteella kokoamaan kyseiset tiedot. Momentin lisäys on kuitenkin tärkeä, koska esitetyllä kirjauksella ajoneuvon yksilöintitiedot voidaan kytkeä yksikäsitteisesti 15 a §:ssa määriteltyihin matkoista sähköisessä muodossa kerättäviin tietoihin.

Säännöskohtaisissa perusteluissa todetaan (s. 54), että *"Kaikista taksikyydeistä kerättäisiin samat vähimmäistiedot riippumatta tietojen keräämiseen käytettävästä*



9.7.2020

*laitteesta, matkan luonteesta tai sen maksutavasta.*” Kannatamme ehdottomasti, että tietojen keräämisen vaatimukset ovat teknologiasta riippumatta kaikille yrittäjille yhteneväiset. Tästä syystä on tärkeää varmistaa myös pykälässä viitattujen muiden säännösten teknologianeutraalisuus.

Ajoneuvolain 25 §:n 2 momentin teknologianeutraalisuuteen tulee kiinnittää huomiota, jotta tietojen oikeellisuus ja virheettömyys pystytään varmistamaan jälkikäteen teknologiasta riippumatta. Tässä mainittuun ajoneuvolain pykälään palaamme tarkemmin seuraavassa luvussa. Myös Verohallinnon muistiinpanovelvollisuudesta annettuun päätökseen (8 § 3 momentti), joka on annettu verotusmenettelylain antamalla valtuudella, tulee kiinnittää huomiota teknologianeutraliteetin kannalta. Taksamittaria käyttäville yrittäjille ei tule asettaa muista yrittäjistä poikkeavia velvoitteita, vaan vaatimuksien tulee olla tasapuoliset. Näin ollen Verohallinnon päätöstä tulee päivittää poistamalla viittaukset niihin vaatimuksiin, jotka koskevat vain jotakin tiettyä teknologista ratkaisua. Käytännössä tämä tarkoittaa siis taksamittarin käyttäjiltä erityisesti edellytettävien tietojen vaatimisen poistamista tai vaihtoehtoisesti lisäämällä päätökseen maininta muusta laitteesta tai järjestelmästä ja esittää niitä koskevat vaatimukset samanlaisina kuin taksamittareita koskien on esitetty. Teknologianeutraliteetti edellyttää siis neutraliteettia kaikilta osiltaan, jotta voidaan saavuttaa nyt lakiesityksessä hyvin esitetty tavoite laitteiden teknologianeutraliteetista.

### **Taksamittari (Ajoneuvolain 25 § ja 27 a §)**

Liikennepalvelulain 15 a §:ssä viitataan ajoneuvolain 25 §:ään. Kuten aikaisemmin toimme esille, niin säännöskohtaisissa perusteluissa (s. 54) on painotettu tietojen keräämisen yhteydessä teknologiariippumattomuutta. Jotta teknologianeutraliteetti tosiasiallisesti saavutetaan ja tietojen virheettömyys pystytään varmistamaan myös jälkikäteen, niin on syytä selkeyden vuoksi edellyttää muilta laitteilta tai järjestelmiltä Liikenne- ja viestintäviraston erillistä hyväksyntää. Erillinen viranomaishyväksyntä ennaltaehkäisisi mahdollisia väärinkäytöksiä.

Laitteen hyväksynnällä viranomaisen toimesta estetään tulevaisuudessa jo nyt kaksi vuotta jatkunut epäselvä tilanne, mikä on ollut vastoin EU:n mittauslaitedirektiiviä ja kansallista mittauslaitelakia. Myös Euroopan komission toimittama kirje Liikenne- ja viestintäministeriölle pitää sisällään vaatimuksen, että määrittelyn muun laitteen kuin taksamittarin tulee olla selkeä ja yksiselitteinen. Lainsäädäntöä ei tule tältä osin jättää epäselväksi tai tulkinnanvaraiseksi, kun se on kerran tältä osin päätetty korjata. Vain viranomaisen riittävällä valvonnalla pystytään varmistamaan tietojen oikeellisuus myös jälkikäteen.

Esitämme 25 §:n 2 momenttiin lisättäväksi:

Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan on huolehdittava siitä, että taksiliikennettä harjoitettaessa ajoneuvossa on taksamittari taikka *Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä* muu laite tai järjestelmä, joka luotettavasti kerää ja säilyttää liikenteen palveluluista annetun lain 15 a §:ssä tarkoitetut tiedot.

Kannatamme, että 27 a § antaa viranomaiselle määräyksenantovelvollisuuden ilman erillistä arviota määräyksen tarpeellisuudesta. Tältä osin kiinnitämme kuitenkin edelleen huomiota aikaisemmin esittämäämme teknologianeutraliteetin toteutumiseen

9.7.2020

myös määräyksiä annettaessa sekä siihen, että määräysten antaminen tulee toteuttaa myös mahdollisimman pikaisesti.

### **Taksiliikenneluvan myöntämisen ehtona Y-tunnus (Liikennepalvelulain 6 §)**

Esityksessä ehdotetaan, että taksiliikennelupa voitaisiin jatkossa myöntää ainoastaan henkilölle, jolla on Y-tunnus. Kannatamme ehdotusta, koska se parantaa vero- ja lupavalvonnan edellytyksiä.

Esitämme, että taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä olisi kuuluminen Verohallinnon ennakkoperintärekisteriin sekä tarvittaessa rekisteröityminen arvonnäkövelvolliseksi. Tämä ehkäisisi entisestään harmaata taloutta. Lisäksi pykälän sanamuotoa on tarpeen täsmentää niin, että lupa edellyttää myös perustamisilmoituksen tekemistä kaupparekisteriin. Y-tunnuksettomien luvanhaltijoiden siirtymäsäännöstä pidämme kannatettavana.

### **Taksiyrittäjän ja taksinkuljettajan velvoitteita (Liikennepalvelulain 151 § ja 268 §)**

Pidämme 151 §:n mukaista lisäystä liikenneluvan mukana pitämiseksi ehdottomasti kannatettavana ja taksiliikenteen luottamusta lisäävänä ehdotuksena. Liikenneluvan mukana pitäminen taksijoneuvossa vähentää omalta osaltaan harmaan talouden esiintymistä. Lisäksi kannatamme, että liikenneluvan mukana pitamisestä vastaavat yhteisesti niin liikenneluvan haltija kuin taksinkuljettajana toimiva henkilö.

Samalla esitämme, että liikennelupa tulee valvontaviranomaisen lisäksi esittää pyydettyä myös matkustajalle. Matkustajan oikeus vaatia lupa nähtäväksi lisää osaltaan luottamusta toiminnan lainmukaisuudesta, lisää veloitteen tehokkuutta, ja lisäksi sillä on osaltaan luvatonta liikennettä ennaltaehkäisevä vaikutus.

Kuljettajaan kohdistuva 268 §:n mukainen liikennevirhemaksu (40 euroa) on määrältään pieni ja sen vuoksi sillä on vain vähän ennaltaehkäisevää vaikutusta. Erityisesti toistuvista rikkomuksista sanktion tulisi olla ehdottomasti määrältään suurempi.

Liikenneluvanhaltijan osalta tosiasiallinen sanktio puuttuu kokonaan, vaikka sanktioita luvanhaltijalle kuvataankin 242 §:ssä ja 245 §:ssä. Liikenneluvan peruuttaminen on sanktiona kuitenkin äärimmäinen toimi, joten vuoksi on vaikea uskoa, että viranomainen tosiasiallisesti peruuttaisi liikenneluvan edes määrääjäksi, vaikka 151§:n velvollisuuksia jäisi toistuvasti hoitamatta.

### **Taksivalaisin (Tieliikennelain 155 §)**

Taksin tunnistaminen on kuluttajien luottamuksen palauttamisen näkökulmasta toimialan ehdoton etu. Erityisesti lasten ja muiden erilaisten erityisryhmien sekä ulkomaalaisten turistien osalta taksin tunnistaminen on myös turvallisuuskysymys. Myös valvonta helpottuu, harmaa talouden ongelmat vähenevät, väärin vakuuttaminen vaikeutuu ja myös saatavuuteen taksin tunnistamisella on selkeästi myönteinen vaikutus.

9.7.2020

Taksivalaisin on erinomainen tapa kuluttajille tunnistaa taksi ja ehdottomasti kannatettava ratkaisu. Kun huomioidaan lakiesityksen tavoitteet, niin taksivalaisin ei ole kuitenkaan optimaalisin ratkaisu esitettyihin ongelmiin, erityisesti valvonnan näkökulmasta. Taksivalaisimen poistaminen sopimusvaraisesti antaa myös mahdollisuuden ajaa käytännössä jatkuvasti ilman ulkoista taksin tunnistetta ja näin osa takseista jää jatkossakin kenttävalvonnan ulkopuolelle.

Pyydämme myös kiinnittämään tarkemmin huomiota taksivalaisimen mittavaatimukseen ja sijoittamiseen näkyvälle paikalle, jotta valaisimen käytöstä on hyötyä niin valvonnan kuin kuluttajankin kannalta. On kuitenkin huolehdittava, että nyt eri yhtiöiden ja yhteenliittymien käyttöönottamat eri muotoiset ja malliset taksivalaisimet tulee olla jatkossakin hyväksytyjä, jos ovat kooltaan muutoin minimivaatimusten mukaiset.

Olemme siis edelleen sillä kannalla, että värillinen rekisterikilpi ja sen rinnalla taksivalaisin olisi niin kuluttajien, harmaan talouden kuin tasavertaisten kilpailuolosuhteiden osalta paras ratkaisumalli, jonka ratkaisuvaihtoehdon esittelimme jo aiemmin.

### **Yrittäjäkoe taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä (Liikennepalvelulain 6 §)**

Taksiryttäjän tietoisuus velvoitteistaan on keskeinen tekijä harmaan talouden ehkäisyssä, mutta myös kuluttajien luottamuksen parantamisessa. Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen uusien yrittäjien osaamiseen on tullut laajempaa hajontaa. Tämän vuoksi kannatamme yrittäjäkoetta taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä.

Vastustamme ehdottomasti koti- ja matkailupalveluyritysten eriarvoista kohtelua liikennepalvelulain vaatimusten osalta. Poikkeussääntelylle ei ole missään nimessä riittävästi perusteita. Kun kysymyksessä on luvanvarainen elinkeinotoiminta, niin on tärkeää, että yritykset eivät voi saada huojennuksia pelkän toimialansa perusteella. Poikkeukset luvan myöntämisen edellytyksistä johtavat eri toimijoiden osalta epätasa-arvoiseen kohteluun. Edellytämme luvan myöntämisen edellytysten olevan yhteneväiset kaikille toimijoille.

Erityisesti tämän poikkeuksen tarpeettomuus vahvistuu, koska koti- ja matkailupalveluyritysten ei tarvitse minkäänlaista liikennelupaa hankkia, jos tarjoavat kuljetuspalveluita vain ja ainoastaan osana palvelupakettiaan eivätkä hinnoittele kuljetusta erikseen. Jos koti- ja matkailupalveluyritys kokee, että liikenneluvasta tulee liian paljon hallinnollisia kustannuksia, vastuita ja velvoitteita, niin ko. yritys voi välttyä tältä sillä, että ei tarjoa erikseen hinnoiteltuja kuljetuspalveluita lainkaan. Samalla koti- ja matkailupalveluyritys välttyy myös ajoneuvon luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröinniltä ja luvanvaraisen liikenteen korkeammilta vakuutusmaksuilta.

Käsityksemme mukaan mahdollinen poikkeusmalli edellyttäisi omaa erillistä liikennelupamallia. Ei voi olla niin, että riippuen liikenneluvan haltijan päätoimialasta, luvan haltijan vastuut ja velvoitteet määräytyvät toimialoittain.

9.7.2020

**Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe (6 a §)**

Pidämme 6 a §:n sisältöä pääosiltaan kannatettavana. Koulutuksen laajuus on riittävä, kun vaatimuksena on myös koe. Lyhyt ja intensiivinen yrittäjyyden olennaisiin aihealueisiin keskittyvä koulutus ja sitä seuraava riittävän vaativa koe tulee tuottamaan toimialalle entistä osaavampia ja sen myötä myös entistä parempia yrittäjiä. Pelkkä lyhyt koulutus ei olisi sellaisenaan riittävä, vaan myös kokeelle on selkeä tarve, jotta koulutukseen osallistuva todella myös perehtyy koulutuksen sisältöön. Toimialan lisäksi osaamistason parantumisesta hyötyvät niin kuluttajat kuin yhteiskuntakin. Osaamisen lisääminen ei siis ole pelkästään harmaan talouden kysymys vaan sillä on kytkentä myös laatuun ja turvallisuuteen ja siten myös kuluttajien luottamukseen.

Mielestämme lain tasolle on myös syytä kirjata koulutukseen liittyvä läsnäolopakko. Ehdotamme 4 momentin muuttamista siten, että kokeen järjestämisestä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto, jolle samalla annetaan valtuutus hankkia käytännön kokeen järjestäminen ulkopuoliselta palveluntuottajalta. Kokeen järjestäjänä tulisi mielestämme ehdottomasti olla viranomaistaho, aivan kuten taksinkuljettajan kokeessakin. Tämä varmistaisi kokeiden vaatimustason tasapuolisuuden kansallisesti, sillä muutoin kokeen läpäisemisestä saattaa tulla koulutuksen tarjontaan liittyvä kilpailua vääristävä tekijä eri koulutusorganisaatioiden välillä. Myös taksiliikennelain aikana kokeen järjestäjänä toimi Liikenteen Turvallisuusvirasto, nykyinen Liikenne- ja viestintävirasto. Koulutuksen sisällön ja toteutuksen osalta uskomme, että Liikenne- ja viestintävirasto on oikea taho antamaan tarkemmat määräykset. Verkkokoulutus on mielestämme nykyaikaa ja mahdollistaa tehokkaan koulutuksen ja kustannustehokkaan osallistumisen. Luvanvaraisuutta koulutuksen järjestämisessä pidämme hyvänä koulutuksen laadun varmistamisen näkökulmasta.

Opetuksesta vastaavalta johtajalta edellytetään taksinkuljettajan ajolupaa ja vähintään yhden vuoden kokemusta päätoimisena taksinkuljettajana tai käytännön kokemusta alalta. Tältä osin pidämme vaatimusta kohtuuttomana. Kun yrittäjäkoulutusta määrittelevässä 6 a §:ssä ei ole erityisesti taksinkuljettamiseen liittyvää vaatimusta, niin opetuksesta vastaavalla johtajalta ei myöskään tarvitse edellyttää taksinkuljettajakokemusta. Ehto myös rajaisi koulutusta järjestävien organisaatioiden määrää. Mikäli taksinkuljettajakokemus koetaan kuitenkin välttämättömäksi, niin vaatimus voisi vaihtoehtoisesti olla, että tosiasialliseen opetusta antavaan henkilökuntaan kuuluu henkilö, jolla on taksinkuljettajakokemusta.

**TAKSIPALVELUIDEN HINNOITTELU****Tavoitteena kuluttajien luottamuksen palauttaminen ja harmaan talouden estäminen**

Kuluttajien asema ja tietoisuus taksipalveluiden hinnoista on hämärtynyt liikennepalvelulain voimaan tultua. Vahvan hintasääntelyn aikana kuluttajat oppivat siihen, että taksin hinnoissa ei ollut juurikaan vaihtelua. Hinta oli eri palvelutuottajilla lähes yhtäläinen ja ylin hinta oli aina Valtioneuvoston vahvistaman taksan mukainen. Kuluttajat eivät siis juurikaan kiinnittäneet taksia käyttäessään hintaan huomiota. Markkinaehtoisessa taksiliikenteessä palvelun hinta ja myös selkeä hinnoittelu ovat puolestaan keskeisiä kilpailukeinoja, mutta muutos on johtanut osaltaan myös kuluttajien epätietoisuuteen taksipalveluiden hinnoista. Tämän vuoksi kannatamme liikennepalvelulain nyt lausunnolla olevan 152 §:n tavoitteita, jotka ovat kuluttajien luottamuksen parantaminen ja omalta osaltaan myös harmaan talouden estäminen.

9.7.2020

**Hintatietojen näkyvyys (Liikennepalvelulain 152 § 1 momentti)**

Täsmennys siitä, että hintatiedot ovat helposti nähtävissä taksin ulkopuolelta, on kannatettava. Tähän liittyen pykälän 3 momentin mukainen valtuutus Liikenne- ja viestintävirastolle on tarpeen, jotta *”helposti nähtävissä taksin ulkopuolelta”* määritellään myös käytännössä riittävän selkeästi. Lisäksi esimerkkimatkan hinnan ilmoittamiseen liittyen on syytä tarkasti määritellä, että hinnan vaihdellessa ajankohdittain, niin kallein mahdollinen esimerkkimatkan hinta tulee olla esitettynä selkeästi ja suurimmalla fontilla.

**Hinnoittelurakenne (Liikennepalvelulain 152 § 2 momentti)**

Kannatamme pykälän 2 momentin esitystä hinnoittelurakenteesta. Emme sen sijaan pidä asianmukaisena, että hinnoittelurakenne vaatimuksineen ei koskisi tilanteita, joissa taksimatka on tilattu etukäteen. Mielestämme ei ole olemassa mitään perusteita sille, että ennakkoon tilatuissa matkoissa ei käytettäisi hinnan määräytymisen perusteena myös kuljettua matkaa ja matkaan käytettyä aikaa, jos kiinteästä hinnasta ei ole etukäteen sovittu. Tärkeintä on, että aina on mahdollista sopia etukäteen kiinteä hinta. Suomessa kuluttajat ovat tottuneet tilaamaan taksinsa monin tavoin. Tämän vuoksi kuluttajansuojan näkökulmasta on erittäin tärkeää, että kuluttaja voi luottaa siihen, että taksimatkan hinta perustuu aina kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, jos siitä ei ole sovittu kiinteää hintaa. Mikäli määräys ei kuitenkaan koskisi etukäteen tilattavia matkoja, niin silloin kuluttajan olisi aina osattava selvittää ennen matkan tilaamista miten ko. ajankohtana ko. tilauskanavaa käyttäen tilattavan taksimatkan hinta määräytyy. Tämä olisi kuluttajan näkökulmasta kovin epäselvää, eikä välttämättä parantaisi olennaisesti asiakkaan asemaa nykytilaan verrattuna.

Esitämme, että 152 §:n 2 momentin ensimmäistä lauseesta poistetaan sanat *”... taksimatkaa ei ole tilattu etukäteen tai...”*. Tällöin 2 momentin ensimmäinen lause kuuluisi: *”Jos taksimatkasta ei ole sovittu etukäteen kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan.”*

Tämä kirjaus mahdollistaa, että yrittäjällä on oikeus sopia asiakkaan kanssa etukäteen kiinteästä hinnasta. Ja samalla tämä varmistaa, että kuluttajan taksimatkan hinnoitteluperusteet ovat kuljettu matka ja matkaan käytetty aika, ellei kiinteää hintaa ole etukäteen erikseen sovittu. Tämä ei rajaa, mutta ei myöskään vähennä sen paremmin kuluttajan oikeuksia kuin yrittäjän mahdollisuuksia päättää vapaasti hinnan muodostumista.

**Esimerkkimatkan hintavertailu (Liikennepalvelulain 152 § 3 momentti)**

Vastaava muutos tulee tehdä myös lain 152 §:n 3 momentin alkuun. Tällöin esimerkkimatka johtaa todelliseen hintavertailun mahdollisuuteen riippumatta taksin tilaustavasta. Muutoin kannatamme esimerkkimatkan käyttämistä ilmoittamisen lähtökohdista, kun nyt esitetyssä muodossa hinnan määräytymisen perusteet on lain 2 momentissa määritelty.

Näin esitettynä esimerkkimatkaan liittyvä hinta antaa todellisen ja vertailukelpoisen lähtökohdan kuluttajan valinnan tueksi. Esimerkkimatkan ilmoittamiseen liittyvän Liikenne- ja viestintäviraston ohjeistuksen tulee olla yksiselitteinen ja selkeä.

9.7.2020

**Arvonlisäverovelvollisuus kerrottava selkeästi (Liikennepalvelulain 152 § 4 momentti)**

Pykälän 3 momentissa mainitaan, että hinnan tulee olla arvonlisäverollinen. Tältä osin ongelmaksi arvonlisäverovelvollisen taksipalvelun käyttäjälle tulee tilanne, jossa taksipalveluntuottaja ei ole rekisteröitynyt arvonlisäverovelvolliseksi. Tällöin kyseisen yrittäjän hinnasto ei sisällä arvonlisäveroa, joka johtaa tilanteeseen, jossa palvelunkäyttäjän kannalta arvonlisäverollinen kalliimpi hinta on edullisempi kuin halvempi hinta. Jos esimerkiksi arvonlisäverollinen taksimatkan hinta on 50 euroa, niin palvelunkäyttäjän, joka saa tehdä omassa toiminnassaan arvonlisäverovähennyksen, lopulliseksi kuluksi jää 45,54 euroa. Jos palveluntuottaja ei ole sen sijaan rekisteröitynyt arvonlisäverovelvolliseksi, niin silloin hänen palvelussaan ei ole arvonlisäveroa ja palvelun lopulliseksi kuluksi jää 50 euroa. Mielestämme on tärkeää, että tieto palveluntuottajan arvonlisäverovelvollisuudesta, tulee saattaa matkustajien tietoon osana hintatietoja. Kun Liikenne- ja viestintävirasto antaa tältä osin tarkempia määräyksiä hintatiedoista, niin tämä tulee sisällyttää ohjeistuksiin.

**Liikenne- ja viestintäviraston valtuutus (Liikennepalvelulain 152 § 4 momentti)**

Pykälän 4 momentissa annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle valtuutus määrätä esimerkkimatkaan liittyvästä hinnasta, jonka ylittäessä on hinnasta sovittava nimenomaisesti. Tämä muutos nykyiseen 100 euron ylärajaan liittyen on erinomainen ja kannatettava muutos. Tällä varmistetaan, että kuluttaja ei joudu aivan kohtuuttomiin tilanteisiin silloinkaan, kun ei huomaa etukäteen esimerkkimatkan hintaa ennen matkaa tarkistaa. Samalla on syytä huolehtia, että esimerkkimatkaan liittyvä hintaraja ei saa olla liian alhainen, jotta se ei johda yrittäjän näkökulmasta kohtuuttomaan lisätyöhön. Ja kun hintaraja on riittävän korkealla, niin näyttöön liittyviä ongelmia tuskin käytännössä tulee.

**Yksityiskohtaisissa perustelut (Liikennepalvelulain 152 § 4 momentti)**

Yksityiskohtaisissa perusteluissa 4 momentin osalta todetaan: *”Jos hinnasta ei ole nimenomaisesti sovittu, se ei voi ylittää Liikenne- ja viestintäviraston määrittämää esimerkkimatkan hintarajaa. Liikenne- ja viestintäviraston määrittämää esimerkkimatkan hintarajaa ei saisi tällaisessa tapauksessa ylittää, vaikka matka olisi esimerkkimatkaa pidempi tai kestäisi sitä kauemmin.”* Kirjauksesta saa sen käsityksen, että jos asiakas matkustaisi 100 kilometriä, niin ilman erikseen sopimista ei tästäkään matkasta voisi veloittaa esimerkkimatkan (15 min / 10 km) hintaa suurempaa maksua. Tämä ajatus, joka tästä kirjauksesta syntyy, on täysin vailla perusteita. Esimerkkimatkan ilmoittaminen luonnollisesti sitoo hinnan muodostamisen perusteita, mutta ei se voi määrittää matkan maksimihintaa, jos matka on tosiasiallisesti kestoiltaan ja matkaltaan pidempi. Pykälän 4 momentin kirjausta ja erityisesti yksityiskohtaista perusteluosaa tulee ehdottomasti korjata, jotta tulkinnanvaraisuuksilta vältytään. Tuskin tällä kirjauksella on tällaista ajatusta ollutkaan.

Käsityksemme mukaan tässä yhteydessä 4 momentissa oleva lause *”Jos hinnasta ei ole sovittu nimenomaisesti, se ei voi ylittää Liikenne- ja viestintäviraston määrittelemää esimerkkimatkan hintaa.”* jää tarpeettomaksi ja se voidaan poistaa. Esimerkkimatkan ilmoitetun hinnan tulee olla sellainen, että sitä ei koskaan missään olosuhteissa ylitetä, eikä sen ylittämisestä voida sopia ilman, että sovittaisiin kiinteä hinta. Jos

9.7.2020

esimerkkimatkan ilmoitetun hinnan ylittämisestä voidaan sopia, niin esimerkkimatkan hinnalla ei ole mitään todellista merkitystä kuluttajan näkökulmasta.

### **Erytisryhmille suunnattujen lisäpalveluiden enimmäishinnat (Liikennepalvelulain 152 § 5 momentti)**

Liikenne- ja viestintävirastolle annetaan 5 momentissa mahdollisuus asettaa erityisryhmille suunnatuille lisäpalveluille enimmäishinnat. Pidämme erinomaisena uudistuksena, että enimmäishintojen sääntelyn mahdollisuudesta markkinaehtoisessa taksiliikenteessä yleisesti ottaen luovutaan. Hintatason sääntelyä emme kannata miltään osin. Tämä kohtelisi eriarvoisesti eri palveluntuottajia, jos taksimatkojen hintatasoa säänneltäisiin, mutta esimerkiksi linja-autolla samoja palveluita tarjottaessa ei ole vastaavaa sääntelyä. Sääntely myös heikentäisi todennäköisesti palveluiden tarjontaa ja tämä olisi ristiriidassa nyt esiintyvään saatavuusongelmaan liittyen. Hintasääntelyyn tulee olla erityiset perusteet ja sen tulee olla hyvin tarkkarajaista ja tasapuolista sekä ajallisesti varsin tarkasti rajattua ja mahdollisimman lyhytaikaista, jos siihen nähdään ehdoton tarve.

### **Tietojen ilmoittaminen (Liikennepalvelulain 152 § 6 momentti)**

Henkilöliikennettä harjoittavalle luvanhaltijalle ja välityspalveluntarjoajalle esitetään 6 momentissa lisävelvoitteita tietojen toimittamiseen. Yrittäjien hallinnollista takkaa ei tule kuitenkaan mielestämme lisätä. Esitettyyn lain 15 a pykälään sekä 179 pykälään tulee selvyuden vuoksi kirjata taksiryttäjältä kerättävät tiedot. Lakiesitys on myös siltä osin epätarkka, että se ei kerro, että mistä toteutuneet hinnat muodostuvat, miten ilmoitetaan kiinteät hinnat tai mitä näiden hintojen ilmoittamisella tavoitellaan.

### **VOIMAANTULO JA SIIRTYMÄSÄÄNNÖKSET**

Kannatamme ajatusta, että ensimmäisen kerran ajanjaksolla 1.7.2018 – 31.12.2020 luvan saaneet taksiliikenneluvan haltijoiden tulee käydä taannehtivasti yrittäjäkoulutuksen tai yrittäjäkokeen. Pidämme siirtymäsäännökseen kirjattua velvoitetta kuitenkin epäselvänä (Sivu 75: ”suorittaa joko pelkän yrittäjäkokeen tai osallistua vain yrittäjäkoulutuksen teoriakurssille.”). Liikennepalvelulain 6 a §:n mukaan yrittäjäkoulutus edellyttää yrittäjäkokeen hyväksytyä suorittamista. Kannatamme tätä mallia ehdottomasti myös tässä yhteydessä, koska pelkkä 21 tunnin koulutukseen osallistuminen ilman osaamista arvioivaa koetta ei ole riittävä vaatimus. Kaikkien mainitulla aikavälillä luvan saaneiden tulee siis suorittaa yrittäjäkoe hyväksytysti. Näin toimien varmistamme yrittäjien perusosaamisen ja lisäämme luottamusta taksitoimialaan. Lisäksi harmaaseen talouteen liittyviä ongelmia saadaan osaltaan vähennettyä.

Niiden luvanhaltijoiden osalta, jotka ovat käyneet entisen taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain mukaisen yrittäjäkoulutuksen, siirtymäsäännös on kannatettava. Siirtymäsäännökseen on syytä täsmentää, että vaatimukset eivät myöskään koske niitä yhtiömuotoisia taksirytysten liikenteestä vastaavia, jotka ovat olleet liikenteestä vastaavia henkilöitä ennen 1.7.2018.

9.7.2020

## LAINSÄÄDÄNNÖN JATKOKEHITYS

### Markkinat kehittyvät muutoksessa, lainsäädännön tulee seurata aikaansa

Taksimarkkinat ovat edelleen varsin voimakkaassa muutosvaiheessa, eivätkä kaikki uudistuksen vaikutukset ole lähimainkaan toteutuneet. Sen vuoksi lainsäädännön vaikutuksia ja nykytilaa tulee jatkossakin arvioida säännöllisesti. Esitämme, että taksiliikenteen lainsäädännön seuranta perustetaan virallinen ja pysyvä työryhmä, joka arvioi taksimarkkinoiden kehitystä ja lainsäädännöllisiä tarpeita säännöllisesti. Tällaiseen työryhmään tulee valita edustajia niin lainvalmistelua kuin lainkäyttöäkin edustavista virkamiehistä, mutta myös taksialan toimijoista sekä taksipalveluiden eri käyttäjäryhmistä. Lisäksi ryhmät ovat edustaneet kaikkia eri liikennemuotoja ja lisäksi näissä ryhmissä on ollut hyvin vahvasti mukana myös viestinnän toimijat. Taksiliikenne tarvitsee ehdottomasti oman laajapohjaisen, joskin riittävän pienen, työryhmän, jotta pystytään tekemään konkreettista kehitystyötä tehokkaasti, johdonmukaisesti ja pitkäjänteisesti.

### LOPUKSI

Luonnos hallituksen esitykseksi liikennepalvelulain muutoksista ja siihen liittyvistä tieliikennelain ja ajoneuvolain muutoksista on pääosiltaan varsin hyvin perusteltu. Eräissä kohdissa lainvalmistelun tavoitteet ja toimenpiteet eivät kohtaa toisiaan ja sen vuoksi pidämme erittäin tärkeänä, että luonnosversiota arvioidaan saatujen lausuntojen perusteella tarkalla tasolla.

Lain toimivuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeätä, että lain kirjaukset eivät jätä keskeisten tavoitteiden saavuttamiseksi tulkinnalle sijaa. Lainvalmistelijan, lainkäyttäjän ja lain piirissä toimivien yrittäjien tulee ymmärtää lain keskeiset vaatimukset, ehdot ja edellytykset yhteneväisesti, jotta laista saadaan toimiva ja tehokas eikä lainkäyttöön liittyvät prosessit muodostu kohtuuttoman laajoiksi ja pitkiiksi.

Tältä osin esitämme, että vielä ennen lakiehdotuksen lopullista versiota voisimme käydä keskustelua lausunnessammekin esiintyneiden yksityiskohtien osalta, jotta näkemyksemme tulevat varmuudella oikein ymmärretyksi ja riittävän laajasti perustelluksi. Suomen Taksiliitto tarjoaa toimialan oman osaamisen edelleenkin lainvalmistelun avuksi kaikissa valmistelun eri vaiheissa.

Hyvällä ja rakentavalla keskustelulla varmasti löydämme parhaat ja kaikkien osapuolien näkökulmasta tehokkaimmat ratkaisut lainsäädännön kehittämiseksi.

Yhdessä kohti parempaa taksimaailmaa, yhdet markkinat – yhdet pelisäännöt!

### SUOMEN TAKSILIITTO RY