

Asia: VN/1631/2020-LVM-117

## **Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 §:n sekä ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta (taksisääntelyn korjaus)**

### Nykytilan arviointi

#### **Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2:**

Nykytila on arvioitu oikeasuuntaisesti. Taksipalveluihin liittyvät turvallisuus- ja laatutekijät ovat heikentyneet liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Uusi laki on tuonut mukanaan ilmiön, jossa taksinkuljettajana saattaa toimia täysin väärä henkilö ilman kuljettajan ajolupaa ja jopa ilman ajokorttia.

Asiakkaiden luottamus taksialaa kohtaan on heikentynyt merkittävästi.

### Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

#### **Huomionne erityisryhmien kuljettajakoulutusta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 26 a §) ja sen perusteluista:**

Lakiin lisättävä erityisryhmien kuljettajakoulutus on erittäin hyvä asia. Koulutuksessa tulisi ottaa huomioon kaikkien erityisryhmien yksilölliset tarpeet. Kannatamme liikenneasioiden rekisterin perustamista, mistä koulutuksen suorittaneiden kuljettajien tiedot olisi helposti tarkastettavissa.

#### **Huomionne erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutusorganisaation hyväksymistä, velvollisuuksia ja valvontaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 35 a §, 35 b §, 36 a §, 36 b §, 193 a §) ja sen perusteluista:**

Koulutusorganisaation tulee ehdottomasti olla Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä. Koulutusorganisaatioksi pyrkivän taustatiedot on tarkistettava huolellisesti.

#### **Huomionne taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiseen vaikuttavien sakkorekisteristä ilmenevien tekojen karenssiajan muutosta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 § 3 mom.) ja sen perusteluista:**

-

**Huomionne taksikuljettajan ajoluvan väliaikaista todistusta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 § 5 mom.) ja sen perusteluista:**

Kannatamme väliaikaisen ajoluvan myöntämistä.

**Huomionne taksikuljettajan ajoluvan uusimisen ajankohtaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 26 § 2 mom.) ja sen perusteluista:**

Kannatamme ajoluvan uusimisen ajankohtaa koskevaa ehdotusta sellaisenaan.

**Huomionne taksikuljettajan kokeen sisältöä ja Liikenne- ja viestintäviraston roolia kokeen järjestäjänä koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 a §) ja sen perusteluista:**

Taksikuljettajan kokeen sisältöön tulisi palauttaa takaisin paikallistuntemusosio. Taksikuljettajan tulisi suorittaa paikallistuntemuskoe sille alueelle, missä hän tulee taksikuljettajana työskentelemään.

Taksikuljettajan tulee osata joko suomen tai ruotsin kieltä. Taksikuljettajan tulee pystyä kirjoittamaan taksikuittiin kaikki tiedot oikein, lähtöosoite, määränpääosoite. Taksikuljettajan tulee osata kirjoittaa navigointilaitteeseen osoitteet ja paikkakunnat oikein. Se ei ole asiakkaan tehtävä. Nyt näemme päivittäin tilanteita, joissa kuljettaja ei ole kyennyt kirjoittamaan kohdeosoitetta vaan on pyytänyt asiakasta kirjoittamaan sen puolestaan navigointilaitteeseen.

**Huomionne taksikuljettajan kokeen koesuorituksen hylkäämistä ja osallistumiskieltoa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 246 a §) ja sen perusteluista:**

Pidämme erittäin hyvänä, että lakiin lisättäisiin uusi pykälä taksikuljettajankokeessa todetun vilpin seuraamuksista. On erittäin hyvä, että vilpin todentamisesta annettaisiin tarkentava Liikenne- ja viestintäviraston määräys sekä on hyvä, että lakiin tuotaisiin mahdollisuus määrätä hallinnollisia seuraamuksia vilppiin syyllistyneille kuljettajakokelaille. Ongelma on todellinen. Helsingin Taksiautoilijat ry:n järjestämällä taksikuljettajakursseilla on jäänyt kiinni useita kymmeniä vilppiin syyllistyneitä kuljettajakokelaita.

## Taksipalvelujen saatavuus

**Huomionne liikkumispalvelun tarjoajan tietojen toimitusvelvollisuutta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 179 §) ja sen perusteluista:**

Nykyistä laajemmat tiedonsaantioikeudet eivät paranna eivätkä korjaa sitä vapautta, että taksi voi olla missä päin Suomea tahansa. Ennen 1.7.2018 tämä asia oli hyvässä järjestyksessä, koska liikennelupiin oli määrätty asemapaikat.

## Harmaan talouden torjunta taksialalla

**Huomionne taksikyydeistä kerättäviä ja tallennettavia vähimmäistietoja koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 15 a §) ja sen perusteluista:**

Ehdotetun 3 kohdan mukaan ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedoilla tarkoitetaan henkilötunnusta. Kuljettajalla tulee olla henkilötunnus ennen kuin hänelle myönnetään ajokortti sekä taksikuljettajan ajolupa.

**Huomionne taksamittareiden sekä muiden laitteiden ja järjestelmien käyttämistä koskevasta ehdotuksesta (ajoneuvolain 25 § 2 mom. ja 27 a § 2 ja 4 mom.) ja sen perusteluista:**

Käytössä tulisi olla joko mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävä taksamittari tai vaihtoehtoisesti yksi tietty applikaatio, joka olisi Traficomien hyväksymä. Taksamittarin sekä applikaation tulisi kerätä ja säilyttää tiedot taustapalvelimella siten, ettei niitä ole mahdollista jälkikäteen muokata tai hävittää. Applikaatiolla tulee tarkoittaa sellaista järjestelmää, joka ominaisuuksiltaan vastaa mittauslaitedirektiivissä tarkoitettua taksamittaria.

**Huomionne ehdotuksesta koskien yritys- ja yhteisötunnuksen asettamista taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykseksi (liikennepalvelulain 6 § 1 mom. 9 kohta) ja sen perusteluista:**

Kannatamme ehdotusta Y-tunnuksen pakollisuudesta. Yksityisellä elinkeinon harjoittajalla tulee olla Y-tunnus ennen kuin hänelle voidaan myöntää taksiliikennelupaa. Perustamisilmoituksen vireilläolo yritys- ja yhteisötietojärjestelmässä ei riitä. Niiden taksiliikenneluvanhaltijoiden, joilla ei ole ehdotetun lain voimaantulohetkellä Y-tunnusta, tulisi menettää liikennelupa välittömästi. Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joille on myönnetty taksiliikennelupa ensimmäisen kerran 1.7.2018-31.12.2020 välisenä aikana, ja mikäli lain voimaan astuessa 1.1.2021 Y-tunnus on edelleen hankkimatta, liikennelupa tulee perua välittömästi.

**Huomionne taksiliikennelupa-asiakirjan ajoneuvossa mukana pitämistä koskevasta ehdotuksesta ja siihen liittyvästä taksinkuljettajan vastuuta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 151 § 1 mom. 8 kohta ja 2 mom. 1 kohta, 268 § 1 mom. 2 kohta) sekä niiden perusteluista:**

Taksiliikennelupa tulisi olla ajoneuvokohtainen, ja siinä tulee olla merkittynä ajoneuvon rekisteritunnus. Taksiliikennelupa tulee tallentaa Traficomien tietokantaan kyseisen auton rekisteritunnuksen alla olevien tietojen alle. Taksiliikennelupa tulee olla aina ajoneuvossa mukana, ja ajossa oleva kuljettaja vastaa sakkorangaistuksen uhalla siitä, että kaikki vaadittavat asiakirjat ovat aina mukana.

**Huomionne taksinkuljettajan vastuuta koskevasta ehdotuksesta liittyen ajoneuvossa matkustajan nähtävillä pidettäviin tietoihin (liikennepalvelulain 151 § 2 mom. 2 kohta, 268 § 1 mom. 2 kohta) ja sen perusteluista:**

Pidämme ehdotusta hyvänä. Matkustajan nähtävillä tulee olla luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi tai ID-numero, millä kuljettaja on tunnistettavissa.

**Huomionne taksivalaisimen käyttövelvollisuutta ja siihen liittyviä poikkeuksia koskevasta ehdotuksesta (tieliikennelain 155 §) ja sen perusteluista:**

Taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin. M1-luokan ajoneuvossa taksivalaisimen tulee olla ajoneuvon katolla. Taksivalaisimelle tulee määritellä minimimitat. Ehdotamme, että taksivalaisimen leveys on minimissään 29 cm ja korkeus minimissään 10 cm.

**Huomionne yrittäjäkoulutusta ja yrittäjäkoetta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 6 § 1 mom. 10 kohta ja 2 mom. 8 kohta, 6 a §) ja sen perusteluista:**

Pidämme yrittäjäkoulutusta ja yrittäjäkoetta erittäin hyvänä asiana kaikille uusille yrittäjille. Edellytämme, että yrittäjäkoulutus koskisi myös niitä luvanhaltijoita, joille on myönnetty taksiliikennelupa aikavälillä 1.7.2018-31.12.2020. Yrittäjäkoulutus ja -koe tulisi suorittaa viimeistään 31.12.2021 mennessä.

## Taksipalveluiden hinnoittelu

### **Huomionne taksipalvelujen hinnoittelurakennetta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 2 mom.) ja sen perusteluista:**

"Jos taksimatkaa ei ole tilattu etukäteen tai siitä ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan." Matkan ja ajan mittaamiseen tarvitaan luotettava väline. Perinteisesti se on ollut MID-hyväksytty taksamittari, jossa mittatarkkuus on erittäin hyvällä tasolla. Perinteisen taksamittarin korvaava väline voisi olla yksi tietty applikaatio, jonka on valmistanut luotettava ja sertifioitu valmistaja ja jonka tietoja kuljettaja tai omistaja ei pysty mitenkään hävittämään. Tämä yksi tietty applikaatio tulisi olla Traficomien hyväksymä, ja se lähettäisi tiedot suoraan "valtion palvelimelle", mistä tiedot olisivat kaikkien viranomaisten saatavilla. Applikaation käyttöönottovaiheessa sinne tallennetaan Y-tunnus, yrityksen nimi, auton rekisteritunnus, kuljettajan henkilötunnus tai luotettava ID-numero eli kaikki samat tiedot, jotka MID-hyväksytyssä taksamittarissa jo on. Kaikenlaiset vilppiyritykset tulee estää, kuten "lentotilan" käyttö, SIM-kortin irrottamiset ja vastaavat vilpilliset keinot. Vilppiyrityksestä applikaation tulee näkyvästi näyttää asiakkaalle selkeä ilmoitus, että applikaatiota on manipuloitu. Nykyisessäkin laissa mainitun muun vastaavan laitteen tulee olla yhtä mittatarkka kuin MID-hyväksytty taksamittari.

### **Huomionne esimerkkimatkan hinnan ilmoittamista ja hinnasta sopimista koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 3 ja 4 mom.) ja sen perusteluista:**

Ehdotus esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta ja hinnasta sopimisesta on oikean suuntainen. Henkilöliikennettä tarjoavalla luvanhaltijalla tulee olla oikeus ja vapaus hinnoitella palvelunsa itse. Välityspalvelun tarjoajalla on oikeus määrittellä taksimatkan hinta vain niissä tapauksissa, kun matka tilataan kyseessä olevan välityspalvelun kautta. Liikenne- ja viestintäviraston ei tule antaa määräystä esimerkkimatkan hinnasta, jonka ylittyessä taksimatkan hinnasta olisi sovittava nimenomaisesti.

Mikäli Liikenne- ja viestintävirasto ryhtyisi määrittelemään esimerkkimatkalle jonkinlaista hintakattoa, tulisi myös taksien valtavalle ylitarjonnalle asettaa tiukat rajoitukset ja palauttaa aluekohtaiset kiintiöt.

### **Huomionne erityisryhmille suunnattujen lisäpalvelujen enimmäishintaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 5 mom.) ja sen perusteluista:**

Erityisryhmille suunnattujen lisäpalvelujen enimmäishintaa ei tule missään tapauksessa säätää lailla. Hinta määräytyy kysynnän ja tarjonnan mukaan. Enimmäishinnan säätämisessä takseille on yksi erittäin suuri ongelma. Erityisryhmien kuljetuksia ja lisäpalveluja suoritetaan esteettömällä kalustolla, joista osa on takseja ja osa linja-autoja. Suuri osa kuljetuksista kilpailutetaan etukäteen kuten Kela- ja sotekeydyt. Näihin kilpailutuksiin osallistuu suuri määrä yrityksiä, jotka toimivat joukkoliikenneluvilla, ja joissa kalustona on M2-luokan verovapaat linja-autot. Yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti takseille ei voida säätää minkäänlaista hintakattoa niin kauan kuin verovapaiden linja-autojen hinnoittelu on täysin vapaata. Tällä hetkellä vallalla on kahdet täysin erilaiset markkinat. Takseille tulisi myöntää täysi verovapaus tai linja-autoille tulisi määrätä täysi ajoneuvovero.

## Vaikutusten arviointi

### **Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:**

## Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

### **Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:**

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei lain voimaantulohetkellä ole Y-tunnusta, tulee se hankkia välittömästi. Emme kannata ehdotettua siirtymäaikaan 1.6.2021 mennessä. Edellytämme ja vaadimme, että Y-tunnus tulee olla hankittuna, kun laki astuu voimaan 1.1.2021. Mikäli näin ei ole, taksiliikennelupa tulee peruuttaa.

## Muita huomioita esitysluonnoksesta

### **Huomionne muista mahdollisista asioista:**

Valvontaa tarvitaan huomattavasti lisää. 8.11.2019 suoritettiin taksiliikenteen valvontaisku Uudenmaan alueella. Mukana olivat poliisilaitos, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä Verohallinto. Valvontaiskun tuloksena löytyi esimerkiksi etsintäkuulutettuja, ajokortittomia, kuljettajia, joilla ei ollut taksinkuljettajan ajolupaa ja katsastamattomia autoja. Valvontaiskussa löytyneiden puutteiden määrä on aivan liian suuri. Tämän hetkessä tilanteessa tarvittaisiin valvontaa ihan joka päivä. Ehdotuksemme on, että Traficomille perustettaisiin välittömästi taksitarkastajan virkoja vähintään kymmenen kappaletta, jotka suorittaisivat taksivalvontaa päätoimisesti ja jalkautuen kentälle samalla tavalla kuin pysäköinninvalvojat.

Hettula Tuija  
Helsingin Taksiautoilijat ry