

## Nykytilan arviointi

### Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2:

Kiitämme mahdollisuudesta lausua kyseisestä esityksestä. Pidämme arviota nykytilasta oikean suuntaisena, joskin arvio jättää osan esiin nousseista epäkohdista vähäiselle huomiolle tai huomioimatta. Pidämme kuitenkin esitystä myönteisenä avauksena paremmalle lainsäädännölle, joka parantaa kuluttajan asemaa ja edesauttaa laillisesti ja vastuullisesti toimivien yrittäjien kilpailullista asemaa. Esitys kaippaa vielä joiltakin osin täsmennyksiä ja lisäyksiä, jotta sillä saavutetaan tosiasiallisia vaikutuksia asetettuihin tavoitteisiin.

## Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

Pidämme kuljettajakoulutusta koskevaa ehdotusta hyvänä ja kannatettavana. Koulutusvaatimus lisää turvallisuutta sekä parantaa osaamista ja palvelua erityisryhmien osalta. Erityisryhmien kuljetuspalvelut ovat pääsääntöisesti kilpailutettuja kuljetuksia, joissa jo tarjouspyynnössä voidaan asettaa ja asetetaankin hankittavalle palvelulle erityisvaatimuksia, kuten tarvittavaa osaamista tai koulutusta. Kun huomioidaan, että osa toimijoista jää näistä kilpailutetuista kuljetuksista paitsi tai suuntaa tarjontansa jollekin toiselle asiakassegmentille, tulee tällaisen erityiskoulutuksen perustua vapaaehtoisuuteen. Pidämme esitettyä 21 tunnin koulutusta riittävänä. Opetusohjelmaa laadittaessa tulee keskittyä olennaisiin turvallisuutta sekä laatua ja säännösten tuntemista lisääviin aihealueisiin. Verkkokoulutusmahdollisuuteen ja käytännön opetukseen suhtaudumme myönteisesti.

### 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:

Pidämme kuljettaja- ja yrittäjäkoulutus organisaation hyväksymiseen, valvontaan ja velvollisuuksiin liittyviä ehdotuksia kannatettavina. Vaatimusta, opetuksesta vastaavan henkilön yhden vuoden kokemuksesta päätoimisena taksinkuljettajana, pidämme epärelevanttina. Alan riittävä tuntemus on mielestämme vaatimuksena riittävä. Valvonnalla on varmistettavissa opetuksen riittävä laatu.

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

Pidämme ehdotusta hyvin perusteltuna ja kannatettavana.

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

Ehdotus on kannatettava, vähentäessään tarpeetonta viivästystä työn aloittamisen osalta.

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

Pidämme täsmennystä perusteltuna

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

Kannatamme kokeen uudistamista. Kokeen tulee mitata henkilön tosiasiallista osaamista ja olla riittävän vaativa ja monipuolinen. Kokeella tulee jo asiakasturvallisuuden vuoksi varmistaa, että kuljettajalla on riittävät vuorovaikutustaidot jommallakummalla kotimaisella kielellä. Pidämme myös hyvänä, että kokeen järjestämisestä ja valvonnasta sekä sisällöstä vastaa viranomaistaho.

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

Pidämme hyvänä, että asiaan on nyt tartuttu ja näin ollen ehdotettuja muutoksia kannatettavina. Katsomme kuitenkin, että kun kyseessä on viranomaisen vastuulla järjestetyssä kokeessa tapahtuva vilppi, on esitetty kolmen kuukauden karenssi riittämätön seuraamus, joten esitämme karenssin nostamista vähintäänkin puoleen vuoteen. Mikäli kyseessä on viranomaisen harhauttaminen, jolla tavoitellaan virheellisen merkinnän aiheuttamisesta viranomaisrekisteriin, tulee asia käsitellä molempien osapuolien osalta kuten viranomaisen harhauttamisesta säädetään.

## **Taksipalvelujen saatavuus**

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

Kohdassa ollaan esittämässä alan toimijoille lisävelvoitteita toimittaa täsmällisempiä tarjontaan ja kysyntään liittyviä tietoja. Katsomme nyt esitetyn lisäävän merkittävästi hallinnollista taakkaa ilman, että sillä saavutettaisiin parempaa ohjattavuutta tai saatavuutta. Kannatamme yleisesti tiedonsaanti mahdollisuutta, mutta vallitsevassa tilanteessa, jossa markkina elää poikkeuksellista tahtia, ei tavoiteltavia hyötyjä saavuteta. Mikäli lisävelvoitteita asetetaan, tulee niiden pelkästään kilpailuneutraliteetin vuoksi koskea jokaista toimijaa tasapuolisesti. Kilpailuoikeudellinen epävarmuus, nähdään monin paikoin esteenä päivystyksestä sopimiselle. Näemmekin, että kilpailuviranomaisen selkeä ohjeistus ilman pelkoa

kohtuuttomista sanktiosta tai mittavista oikeudenkäyntikuluista parantaisi monin paikoin saatavuutta.

## **Harmaan talouden torjunta taksialalla**

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

Kannatamme esitystä taksimatkasta kerättävistä vähimmäistiedoista. Kerättävien tietojen tulee olla relevantteja. Perusteluissa esitetyn lisäksi, tulee kerättävistä tiedoista ilmetä erikseen vähintäänkin ammatti- ja yksityisajon osuus ajokilometreistä, jotta mm. vähennysoikeus arvonnlisäverotuksessa on osoitettavissa. Erityisen tarpeellista on, että auton yksilöintitieto sekä yrityksen ja kuljettajan tiedot ovat yhdistettävissä ja todennettavissa.

Painotamme teknologianeutraalisuutta. Samat vaatimukset ja tiedot tulee ehdottomasti kerätä riippumatta käytettävistä teknisistä ratkaisuksista tai tilaustavoista.

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

Esitämme, että käytettävästä tekniikasta riippumatta kaikilla käytettävillä laitteilla tulee olla mittalaitedirektiivin tai sitä vastaava viranomaishyväksyntä, jotta vältetään mahdollisuus väärinkäyttöihin ja kerättävien tietojen manipulointiin.

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

Esitetty on kannatettava ja tarpeellinen. Tarpeellista olisi myös velvollisuus kirjautua verohallinnon ennakkoperintärekisteriin.

**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:**

Esitys on kannatettava. Näkemyksemme mukaan kuitenkin ilmoitusmenettelystä tulisi luopua ja siirtyä yhtenäisen luvan malliin. Niille yrittäjille, jotka täyttävät vaadittavat kriteerit ja joille nyky muodossa riittää ilmoitus, myönnettäisiin ilmoitusmenettelyllä varsinainen taksilupa. Näin välttyttäisiin sekavalta lupakäytännöltä ja helpotettaisiin puuttumista lupaan, kun tarvetta ilmenee.

**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:**

Kuljettajan on jo voimassa olevan lain perustella vastuussa ajoneuvon kunnosta mm. renkaiden laillisuuden osalta, niin luonnollisena jatkumona vastuu voisi käsittää myös puutteet, jotka käsittävät matkustajan nähtävillä olevat tiedot, joten pidämme esitystä perusteltuna.

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

Taksivalaisinta on pidetty yleisenä tunnusmerkkinä ”lailliselle” luvanvaraiselle liikenteelle ja on omiaan lisäämään kuluttajan luottamusta ja helpottamaan valvontaa. Ongelmaksi jää mahdollisuus poistaa valaisin sopimuksen varaisesti, jolloin mm. valvonta liikennevirrasta muodostuu vähintäänkin vaikeaksi, ellei mahdottomaksi. Mainittu ongelma poistuisi, mikäli luvanvaraiseen liikenteeseen merkitty auto varustettaisiin erityiskilvillä, kuten monissa EU-maissa on käytäntö.

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

Kannatamme yrittäjä koulutuksen ja kokeen pitämistä luvan saannin edellytyksenä.

Vaatimuksen tulee koskea tasapuolisesti kaikkia luvanhakijoita, mukaan luettuna koti,- ja matkailupalveluyritykset. On huomioitava, että edellä mainituilla yrityksillä on yhtäläiset mahdollisuudet tarjota palveluitaan taksiluvan nojalla myös toimintansa ulkopuolisille kuluttajille, jolloin poikkeuksella asetettaisiin muut toimijat eriarvoiseen asemaan.

## **Taksipalveluiden hinnoittelu**

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

Pidämme yhtenäistä hinnoittelurakennetta selventävänä ja kannatettavana, mahdollistaessaan tosiasiallisesti vertailukelpoisen vertailuhinnan. Esitetty malli on käytössä mm. Ruotsissa.

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

Yhtenäinen ja selkeä vertailukelpoinen hintainformaatio on kuluttajansuojan kannalta tarpeen ja lisää kuluttajan luottamusta ja mahdollisuutta tosiasialliseen hintavertailuun.

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

Emme näe enimmäishinnan asettamiselle perustetta, sillä kyseiset kyydit ovat pääsääntöisesti kilpailutettuja, jolloin jo kilpailuasiakirjoissa voidaan asettaa tarvittavat ehdot. Enimmäishintojen asettaminen todennäköisesti rajoittaisi tarjontaa sekä halua investoida erityiskalustoon ja mahdollisiin apuvälineisiin.