

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:**

Ministeriössä on hyvin huomattu lain aiheuttamat kipupisteet, ja lähdetty aktiivisesti etsimään niihin ratkaisuja. Tärkeänä huomiona on aiemman lakimuutoksen aiheuttamat lähtösysäykset alan digitalisaatiolle. Uuden lakiesityksen myötä on tärkeää huolehtia siitä, että edellytykset digitalisaatiolle ja uusille palveluustoille ovat jatkossakin olemassa, ja tätä kautta mahdollistetaan uudenlaisen kuljetuspalveluliiketoiminnan syntymistä.

### Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

-

#### **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:**

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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

## Taksipalvelujen saatavuus

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

Tiedonsaantivelvollisuuden nojalla jaettavat tiedot tulee yksilöidä selkeästi välitysyhtiöille. Tietoa keräävillä organisaatioilla tulisi olla rajapinnat olemassa, joiden kautta tiedonvaihtoa voidaan käydä reaaliaikaisesti eri viranomaisten ja organisaatioiden välillä. Tieto tulee voida välittää siten, että sitä ei yksilöidä tiettyyn toimijaan, kerättävien tietojen ollessa osin yrityssalaisuuden piirin kuuluvia. Tietoa tulee kerätä ja käsitellä myös maantieteellisesti riittävän laajalla tasolla, jotta tietoja ei pystytä yksilöimään tiettyihin toimijoihin.

## Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Huomiot ovat hyviä, ja myös taksialalla pitää pyrkiä kohti reaaliaikaista tiedonvaihtoa verottajan kanssa. Tätä varten tulee viranomaisella olla olemassa rajapinnat, joiden kautta tiedonvaihto voidaan käydä sähköisesti reaaliajassa.

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

Lakiehdotuksessa käytännössä todetaan suoraan, että mikäli taksa perustuu aikaan tai matkaan, tulee käyttää taksamittaria. Taksamittarilla tarkoitetaan EU mittalaitedirektiivin mukaista laitetta, joka käytännössä on kiinteä laite ajoneuvossa. Tämä vaatimus vaikeuttaa huomattavasti alan digitalisaation edistämistä. EU tasolla mittalaitedirektiivi vaatii uudelleentarkastelua, ja uusien innovaatioiden huomioimista. Matkan ja ajan mittaamiseen tulee sallia myös ohjelmistollisesti muodostetun hinnan käyttäminen. Toki tällaisen ohjelmistomittarin osalta tulee huomioida hyvin tarkasti se, miten hintadataa muodostetaan, mitä tietoja maksutapahtumasta kerätään, miten tieto säilötään, ja miten se on viranomaisten käytettävissä.

Tällä hetkellä harmaan talouden osalta suuressa roolissa ovat puhelimien sovelluskaupasta saatavat taksamittarisovellukset, jotka käytännössä napin painalluksella on mahdollista tyhjentää. Ohjelmistomittarien tulee toimia siten, että kuljettajalla on käytettävissään pelkkä käyttöliittymä, jolla hän merkitsee itsensä joko varatuksi tai vapaaksi. Käynnistää mittarin tai vapauttaa mittarin maksun saatuaan. Ohjelmistomittarin tuottamaa dataa voidaan jakaa maksupäätteisiin, joilla korttimaksut voidaan suorittaa ja matkustaja saa kuittinsa. Samoin ohjelmistomittari seuraa samoin, kuin nykyhetkelläkin auton tilaa sekä ajoa, ja pystyy piirtämään kuljettajan ajoreitit kartalle. Samoin nykyaikainen ohjelmistomittari saa karttapalvelusta ajolle laskettua pituuden, kello laitteissa jo onkin. Mikäli fyysistä integraatiota ajoneuvoon vaaditaan, niin ohjelmistomittari voi vaihtaa tietoa ajoneuvon ODBC-väylän kautta langattomasti.

Ohjelmistomittarin hallinnoinnin ja sen keräämän tietokannan tulee olla esimerkiksi välitysyhtiöllä omassa erillisessä palvelimessa, josta tietoa voidaan jakaa reaaliaikaisesti esimerkiksi verottajan kanssa. Näin taataan se, että mittarin keräämä tieto on aidosti manipuloimattomissa ja aina jälkikäteen tarkastettavissa.

Ohjelmistomittarin sallimisella matkan ja ajan osalta on suuri merkitys taksialan uudistumisen kannalta. Suomessa kiinteiden mittarien osalta markkinoilla on lähes tulokoon kahden toimijan markkinat, kun katsotaan tilannetta maanlaajuisesti. Tämä hyödyttää lähinnä vain näitä toimijoita, ja takaa heille korkeat myyntitulot. Välityskeskukset ovat pakotettuja hankkimaan näitä kalliita laitteita, ja nämä maksut kumuloituvat sitten liikennöitsijän maksettavaksi. Samoin liikennöitsijöiltä tulleissa palautteissa usein toistuvat mittarimarkkinoiden suurimman toimijan asiakaspalveluhaluttomuus ja tuen puute. Ohjelmistomittari antaisi nimenomaan välityskeskuksille suuremman mahdollisuuden innovoida ja tuoda uudenlaisia hinnoittelumalleja, mutta toisaalta aiheuttaisivat huomattavan säästön yrittäjille liikennöinnin aloittamisessa.

Kun ohjelmistomittari on välityskeskuksen hallinnan alaisuudessa, voimme taata asiakkaalle, että kuljetuksissa aidosti hinta muodostuu yhtiön lupaamien raamien puitteissa, kun ohjelmistomittari voidaan lukita tällaisissa kuljetuksissa yhtiön asetusten mukaiseen toimintaan. Kiinteällä mittarilla kuljettajalla on aina mahdollisuus käyttää korkeampia taksoja.

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

Oikein hyvä ja lisää alan läpinäkyvyyttä ja luotettavuutta.

**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:**

-

**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:**

-

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

-

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

-

## Taksipalveluiden hinnoittelu

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

Taksipalveluiden hinnoittelun tulee edelleen voida olla vapaata ilman hintakattoja. Myöskään kuluttajaindeksin sitominen hintojen kehitykseen ei ole järkevää, koska taksialan kustannusrakenne on huomattavan poikkeava muusta elinkeinoliiketoiminnasta.

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

Esimerkkimatkan hinnan ilmoittaminen tarjoaa yksinkertaistetun mallin ajoneuvojen hintavertailuun. Kuitenkin hinta pitää voida ilmoittaa vain tietylle aikavälille. Dynaamista hinnoittelua alalla ei saa estää, koska se estää uusien palvelukonseptien kehittämistä.

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

Erityisryhmien taksinkäyttämisen rohkaisemiseen tulisi harkita palvelusetelimallia, jolla voidaan kattaa taksimatkan kustannuksia. Tämä mahdollistaisi myös kunnille mahdollisuuden kilpailuttaa taksiyhtiöiden hinnat, ja näin päättää millä toimijoilla palveluseteli olisi käytettävissä. Kunnat vastaavat jo nyt VPL- ja SHL-kuljetusten hankinnasta, joten kilpailutus ja hallinnointiprosessi olisi suhteellisen kevyillä hallinnollisilla muutoksissa siirrettävissä näille toimijoille.

## Vaikutusten arviointi

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

-

## **Voimaantulo ja siirtymäsäännökset**

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

Taksialalle tulee antaa riittävän pitkä siirtymäaika uuden lain vaatimukseen. Moni nyt tehty määrittely esimerkiksi tietojärjestelmiin joudutaan purkamaan ja tarvittaessa jopa kehittämään uudelleen, jolloin siirtymisajan tulisi olla vähintään 12kk.

## **Muita huomioita esitysluonnoksesta**

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

-

Pessi Tiina  
Tampereen Aluetaksi Oy