

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:**

Olemme samaa mieltä Ali Hosseinin näkemyksen kanssa. Arviointi on kattava ja oikeansuuntainen. Arvioinnissa ei tule kuitenkaan esille se, että esiintyykö samoja ongelmia kaikkialla Suomessa. On ymmärrettävää että vuoden 2018 uudistuksen ongelmia esiintyy enemmän siellä missä kilpailua on enemmän.

Harmaan talouden kohdalla olisi ollut hyvä tuoda esille Facebookissa ja muissa sosiaalisen median kyytiryhmissä toimivaa laitonta taksitoimintaa.

Näen myös epäkohtana matkailuyritysten liikennelupa ja rekisteröintivelvoitteen asiakkaiden kyyditsemisessä. Jos matkailuyritys kuljettaa esimerkiksi kerran kuukaudessa turistiporukan luontoon, miksi heidän tulisi kantaa samanlaisia velvoitteita kuin taksiryttäjä, jonka yrityksen toimintakonsepti on aivan erilainen. Tulisiko vuoden 2021 jälkeen matkailuyrittäjien käyttää myös taksikupua? Mielestämme tähänkin asiaan täytyy löytää oikeudenmukainen linja.

### Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

Pidämme erityisryhmien kuljettajakoulutusta oikeansuuntaisena ratkaisuna perusteluineen.

#### **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:**

Katsomme, että erityisryhmien kuljettajakoulutus ja yrittäjäkoulutus ovat hyvin perusteltuja. Yrittäjäkoulutus ei mielestämme kuitenkaan saa merkittävästi nostaa alalle tulon kynnystä.

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

Kannatamme että karenssiaikaa lyhennetään. Viisi vuotta on liian pitkä katumusaika ja se on ristiriidassa elinkeinonvapauden ja perusoikeuksien kanssa.

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

Ehdotus on kannatettava. Väliaikainen todistus antaisi mahdollisuuden elinkeinon ja työskentelyyn ilman varsinaisen muovikortin odottelua.

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

Esityksen mukainen.

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

Esiys on kannatettava

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

Kannatamme että vilppi olisi tulevaisuudessa rangaistava teko. Esityksen mukainen.

## Taksipalvelujen saatavuus

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

Ehdotus antaisi viranomaiselle tilannekuvaa saatavuudesta muttei vielä ratkaisisi saatavuusongelmaa.

## Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Vähimmäistietojen kerääminen on viranomaisen valvonnan ja harmaan talouden ehkäisemisen kannalta hyvä asia. Mielestämme vähimmäistietojen kerääminen tulee olla yrittäjälle kuitenkin kohtuun hintaista eikä edellyttäisi esimerkiksi kiinteän taksamittarin hankintaa. Markkinoilla olevista digimittareista on jo tällä hetkellä mahdollista ajaa suodattamatonta tietoa taksikyydeistä pilveen josta ajopäiväkirjat ja kyytikohtaiset tiedot olisi myös viranomaisen nähtävillä. Automatisoitu raportointi viranomaisen kanssa helpottaa myös yrittäjän arkea.

Viitaten Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen lausuntoon, kyseenalaista on vielä se että miten harmaa talous juuri taksialalla on niin laajamittainen ongelma verrattuna muihin aloihin. Harmaasta taloudesta ei ole vielä alalta tarpeeksi kattavaa kuvaa ja sitä voi olla vaikea arvioida. Tämä johtuu myös siitä että viranomaiset ei pysty tällä hetkellä valvomaan esimerkiksi Facebook-kiittiryhmissä esiintyvää laitonta taksiliikenteen harjoittamista, mikä on ollut ongelma jo ennen taksiuudistusta.

Harmaa talous on myös ollut yksi silmätikki, mikä on nostettu esiin kun vuoden 2018 taksiuudistus leimattiin mediassa ongelmalliseksi. Tämä on herättänyt asiakkaita asenteita uusia taksiryittäjiä ja pienempiä taksiryittäjiä kohtaan, jotka eivät ole vielä niin tunnettuja. Emme usko että veronkierto on monenkaan taksiryittäjän intressi alalla jossa käytössä on alennettu verokanta. Jos arvonlisäverot jättää maksamatta, sillä ei paljoa tällä alalla voita.

Viitaten luvussa 2.3. Verohallinnon teettämään valvontaprojektiin, voidaan todeta että harmaata taloutta on esiintynyt alalla myös ennen vuoden 2018 uudistusta muun muassa tulonsalausten muodossa. Tämä osoittaa että taksimittarin vapaaehtoisuus ja taksiuudistus ei olekaan talousrikollisten paraatiovi, kuten mediassa on kuvailtu.

Mitä arvonlisäverokertymän alenemiseen tulee, myöskään verottaja ei ole voinut osoittaa sen johtuvan harmaasta taloudesta vaan siitä että arvonlisäverolliset hankinnat ja ostopalvelut ovat taksiryityksessä lisääntyneet ja menot kasvaneet tuloihin nähden. Mikäli taksinkuljettaja on vuokratyövoimaa tai alihankintaa tulee provision päälle maksaa 24%:n arvonlisävero..

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

Mielestämme on kannatettavaa että taksimittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää tulisi käyttää kun matkan hinta perustuu ajettuun matkan pituuteen ja ajan mittaamiseen ajon aikana. Näin varmistuttaisiin siitä että asiakas maksaa oikean hinnan matkasta eikä esimerkiksi sellaista hintaa minkä kuljettaja laskee taskulaskimen ja trippimittarin lukeman avustuksella.

Toivomme kuitenkin että jatkossa hyväksyty muu laite tai järjestelmä olisi myös mobiilipohjainen mittarisovellus ja ei-kiinteästi asennettu taksimittari, jonka kustannukset ovat minimaalisia kiinteään taksimittariin verrattuna. Alhaisemmat taksiryittäjän kustannukset tarkoittavat myös kuluttajille edullisempia hintoja mikä synnyttää tervettä kilpailua. GPS-pohjaisella mobiilisovelluksella on mahdollista päästä jopa tarkempaan mittaustulokseen verrattuna perinteiseen taksimittariin.

Emme kannata sitä että jatkossa takseissa tulisi olla kiinteä mittauslaitedirektiivin mukainen taksimittari, sillä tällöin lainsäädäntö ei antaisi mahdollisuutta uusille kustannustehokkaille digitaalisille ratkaisuille. Palaaminen perinteisiin taksimittareihin ei olisi alan digitalisaation kehittymistä, osa-aikaista taksiryittäjyyttä ja kilpailua edistävä muutos vaan niitä rajoittava tekijä.

Tähän mennessä taksamittaria takaisin vaatineet tahot ovat olleet mittarivalmistajia ja taksiyrittäjiä joilla taksamittari on jo hankittu ja joiden asemaa markkinoilla mahdollinen mittaripakko kohentaisi.

Mielesämme muuttuvassa markkinassa myös eri toimijoiden tulee muuttua markkinan mukana, eikä lainsäädännöllä saa suojata tiettyjen toimijoiden toimintaa uusilta vallankumouksilta. Perinteistä taksamittaria on suosittu mediassa moneen otteeseen ja uusien digitaalisten ratkaisujen epävarmuuksia on tuotu enemmän esille mm. talousrikollisuuden merkeissä.

Tällä hetkellä alalla oleva epävarmuus muusta laitteesta tai järjestelmästä on pitänyt digitalisaation kehittymistä maassa eikä uusiin järjestelmiin tai sovelluksiin ole uskallettu investoida. Muuhun laitteeseen tai järjestelmään tulisi saada selvyys.

Kannatamme Ewookin lausuntoa.

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

Y-tunnus liikenneluvan edellytyksenä on kannatettava ehdotus.

**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:**

Ehdotus on kannatettava, sillä se edistäisi alan läpinäkyvyyttä ja kuluttajien luottamuksen palautumista alaan.

**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:**

Ehdotus on kannatettava mutta mielestämme kuitenkin tietojen näkyminen autossa on kuitenkin yrittäjän vastuulla pl. taksinkuljettajan ajolupa.

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

Mielestämme ehdotus on kannatettava. Taksivalaisimen käyttövelvoite helpottaisi taksin tunnistamista merkittävästi ja se luutavasti ehkäisisi myös harmaata taloutta.

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

Kannatamme ehdotusta että taksiliikenneluvan edellytyksenä olisi yrittäjäkoulutus. Tämä ehkäisisi alalla tahatottomia väärinkäytöksiä.

## Taksipalveluiden hinnoittelu

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

Yksinkertainen hinnoittelurakenne olisi asiakkaan etu ja hinta olisi myös helposti asiakkaan laskettavissa. Sillä jotkut taksiyritykset käyttävät taksiasemalta kyytiin nousevan asiakkaan neuvotteluasemaa hyväksi, tulisi asiakkaan pystyä tietämään tai laskemaan matkan hinta etukäteen ja olemaan selvillä kaikista lisistä mitä hän joutuu mahdollisesti maksamaan. Hinta tulisi olla aina etukäteen arvioitavissa.

Jotkut taksiyritykset saattavat käyttää keskimääräisen hintatason näköistä hinnastoa mutta hinnan päälle voi tulla jopa kymmenen euron satunnaisia lisiä kuin lottokoneesta. Tällaisia lisiä voivat olla esimerkiksi ruuhkalisä, lentokenttälisä, matkatavaralisä tai esimerkiksi sellainen lisä, jos ottaa taksin lennosta tai menee jonon ohi taksijonossa.

Toivomme että tavalliselle taksimatkalle olisi tietynlainen hinnoittelurakenne ja myös lisät olisivat läpinäkyvästi esillä.

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

Kannatamme esimerkkihinnan esilläpitämistä taksissa. Tämä helpottaisi asiakkaan asemaa taksiasemilla taksin valinnassa ja taksin kilpailuttamisessa. Tätä esimerkkihintavelvoitetta odotettiin jo helmikuussa voimaan tullessa määräyksen mukaisessa hinnastossa.

Markkinoilla on tälläkin hetkellä keskimääräisiä edullisempia hintoja tarjoavia takseja joita asiakkaat eivät osaa taksiasemalla kilpailuttaa tai löytää. Tämän vuoksi suurin osa takseista pyytää keskimääräistä, tai korkeampaa hintaa juuri tämän ilmiön takia.

Esimerkkihinnan ilmoittaminen loisi kilpailua ja parantaisi myös asiakkaan neuvotteluasemaa taksia käyttäessä. Esimerkkihinta laittaisi alan hintakehityksen myös kuriin.

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

Ehdotus on kannatettava

## **Vaikutusten arviointi**

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

Luvun perusteella on odotettavissa että taksinkuljettajille sekä yrittäjille koituvista kustannuksista on syntymässä vielä iso lasku. Moni yritys tälläkin hetkellä elää ahdingossa ja elpyy koronaepidemian aiheuttamista ongelmista. Ehdotamme että koulutusvaatimuksissa ja ajoluvan uusinnissa otettaisiin käyttöön siirtymäaika joka jakaisi kustannuksia pidemmälle aikavälille.

Emme kannata sitä että sääntelyllä palattaisiin takaisin taksamittaripakkoon. Emme näe järkeä siinä että lainsäädännöllä vapautetaan ensin markkina sääntelyltä ja sitten palataankin sääntelyllä monta askelta taaksepäin, ennenkuin digitaalille ratkaisuille on annettu edes mahdollisuutta.

Emme myöskään kannata ajatusta siitä että takseissa olisi monta taksamittaria joilla on eri käyttötarkoitukset. Yksi taksiasemalta ajettuihin kyyteihin, toinen vammaiskyyteihin ja kolmas sovelluspohjainen mittari tilattuihin kyyteihin, siinä ei ole mitään järkeä kun yksi mittarikin riittäisi. Sillä sovelluspohjaisten mittareiden mahdollisuudet ovat paljon laajemmat ja kustannukset pienemmät ehdotamme että sovelluspohjaisille taksamittareille toteutettaisiin viranomaisen hyväksyntämenettely, joka varmistaisi niiden luotettavuuden. Tälläkin hetkellä joistain mittarisovelluksista on mahdollista ajaa reaaliaikaista suodattamatonta tietoa viranomaisen nähtäville.

## Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

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

Siirtymäaika jo liikenneluvan saaneilla on hyvä asia. Kannatamme esitystä.

## Muita huomioita esitysluonnoksesta

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

Tämä lakimuutos parantaa markkinaa, kuluttajien luottamusta ja kitkee pois alalla olevia ongelmia. On kuitenkin huomioitava että hyvän tapainen yrittäminen ja terve kilpailu tulee olla myös jatkossakin mahdollista.

Seurujärvi Mikko  
Pohjan Group Oy