

Asia: VN/25768/2024

Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnokseen liikennepalvelun ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (taksit)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta tutustua hallituksen esitysluonnokseen, jossa esitetään useita muutoksia taksialaa koskevaan sääntelyyn. Muutosten tavoitteena on parantaa terveen kilpailun edellytyksiä vähentämällä harmaata taloutta ja lisätä kuluttajien luottamusta taksipalveluihin.

1. Huomiot taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Taksiliikenneluvan saamisen edellytyksiä on esitetty muutettavaksi siten, että hyvämaineisuuden arviointiin lisättäisiin eräät henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä seksuaalirikokset ja petos- ja maksuvälinerikokset.

Keskuskauppakamari kannattaa esitettyjä muutoksia. Muutokset selkeyttävät hyvämaineisuuden tulkintaa, sillä oikeuskäsittelyissä liikennepalvelulaissa säädettyä luetteloa taksiliikenneluvan myöntämiseen vaikuttavista rikoksista ja rikkomuksista on pidetty tyhjentävänä, eikä hyvämaineisuuden ole voitu katsoa vaarantuvan muiden kuin siinä mainittujen rikosten ja rikkomusten perusteella. Henkeen ja terveteen kohdistuvat rikokset ja seksuaalirikokset estävät jo nykyisin taksinkuljettajan luvan myöntämisen, ja ne on luontevaa liittää myös osaksi taksiliikenneluvan myöntämisen hyvämaineisuuden arviointia. Tällöin tuomio näistä rikoksista vaikuttaisi myös taksiyrittäjänä toimimiseen ja myös muiden henkilö- ja tavaraliikennelupien käsittelyyn, joiden arvioinnissa sovelletaan hyvämaineisuusarviointia.

Kannatamme esityksen mukaisesti myös petos- ja maksuvälineriikosten liittämistä osaksi hyvämaineisuuden arviointia. Taksiliikenteessä liikutellaan verrattain suuria rahasummia ja matkoja maksetaan erilaisilla maksuvälineillä, ja kuluttajaluottamuksen kannalta maksutapahtumien oikeellisuus on olennaisen tärkeää. Hyvämaineisuusvaatimuksen laajentaminen myös petos- ja maksuvälineriikoksiin ennaltaehkäisee myös harmaata taloutta.

Vastuu taksiyrittäjäkokeen on perusteltua siirtää Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi, jolloin kokeiden järjestäminen on yhdenmukaista taksinkuljettajan kokeen kanssa. On tärkeää, että lakiin on lisätty säännös, jonka mukaan koesuoritus on hylättävä myös silloin, kun vilppi havaitaan vasta suorituksen jälkeen.

2. Huomiot taksien tunnistamista, valvontaa ja hinnoittelua koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Taksialan sääntelyn tulisi tukea kilpailun edistämistä ja taksialalle tuloa. Hallituksen esityksessä esitetyistä toimista luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävän auton rekisterimerkintöjä koskevat muutokset, erityinen taksien rekisterikilpi ja edellytys taksamittarin käyttämisestä lisäävät taksiliikenteen valvontamekanismeja ja tukevat hallitusohjelmassa ja valtioneuvoston periaatepäätöksessä harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan strategiasta linjattua tavoitteita harmaan talouden vähentämisestä taksialalla. Vaikka esitetyt muutokset lisäävät taksialan sääntelyä ja nostavat jossakin määrin taksialan kustannuksia, ne ovat näkemyksemme mukaan perusteltuja, sillä taksialalla esiintyy paljon harmaata taloutta ja luparikkomuksia, joiden valvonta on nykyisillä mekanismeilla vaikeaa. Harmaan talouden luoma epäterve kilpailutilanne heikentää taksialan toimintaympäristöä ja heijastuu myös kuluttajaluottamukseen ja palvelujen laatuun. Vaikka toimet lisäävät taksialan kustannuksia ja nostavat mahdollisesti jossakin määrin myös asiakashintoja, arvioimme harmaan talouden vähenemisen ja kilpailutilanteen tervehdyttämisen tuomat kustannushyödyt haittoja suuremmiksi.

Hallituksen esityksessä on ehdotettu, että myös taksiliikenneluvan haltijan on jatkossa huolehdittava siitä, että ammattimaisessa liikenteessä käytettävä ajoneuvo on luvan haltijan yksinomaisessa hallinnassa, ja että se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin ja yhdistetty luvanhaltijan liikennelupaan. Keskuskauppakamari kannattaa rekisteröintimerkintöjä koskeviin vaatimuksiin esitettyä muutosta. Muutos vähentäisi merkittävästi harmaan talouden riskiä ja helpottaa taksiliikennelupien valvontaa. Taksiliikenneluvan haltijan on jo nykyisin huolehdittava siitä, että ajoneuvo on rekisteröity liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö. Koska vaatimus rekisteröidä ajoneuvo luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ei tällä hetkellä koske taksiliikenneluvan haltijoita, taksiliikenneluvan haltijoilla ei ole myöskään velvoitetta liittää ajoneuvo liikennelupaansa. Liikennelupajärjestelmään yhdistetyt ajoneuvotiedot helpottavat lupatilanteen valvontaa. Lisäksi liikennelupaan yhdistetyt ajoneuvotiedot mahdollistavat taksiyrittäjän hallinnassa olevan luvanvaraiseen liikenteeseen käytetyn auton yhdistämisen yrityksen liiketoimintaan, mikä mahdollistaa liiketoimintaan käytettävien autojen kulujen huomioon ottamisen yritysverotuksessa. Rekisterimerkintöjä koskeva muutos parantaa näin ollen merkittävä taksiliiketoiminnan verovalvontaa.

On tärkeää, että yksinomaisen hallinnan vaatimus ei heikennä mahdollisuutta käyttää leasingautoja tai osamaksulla hankittuja ajoneuvoja taksiliikenteeseen eikä heikennä osa-aikaisesti taksia ajavien mahdollisuuksia liiketoimintaan. Yksinomaisella hallinnalla auton käyttöä rajataan siten, että vain yksi luvanhaltija voi olla ajoneuvon käyttäjänä kerrallaan.

Kannatamme myös hallituksen esitysluonnoksessa esitettyä tavallisista rekisterikilvistä erottuvan taksikilven vaatimusta. Monissa maissa takseilta edellytetään valvonnan helpottamiseksi ja kuluttajainformaation lisäämiseksi erilaista rekisterikilpeä, joka auttaa erottamaan taksit muusta liikenteestä vastaavalla tavalla kuin taksivalaisin. Rekisterikilpi on kuitenkin taksivalaisinta varmempi osoitus luvanvaraisesta taksista, sillä taksikilven luovuttaa viranomainen, kun taas taksikuvun voi käytännössä hankkia kuka tahansa. Mikäli taksikilpien edellytykset eivät täytyisi, ajoneuvo voitaisiin asettaa käyttökieltoon. Käyttökielto toimisi tehokkaana väärinkäytöksiä ennaltaehkäisevänä toimenä ja parantaisi mahdollisuuksia puuttua väärinkäytöksiin.

Rekisterikilpeä koskeva vaatimus edellyttää muutosrekisteröintiä, jossa myös liikenneluvan voimassaolo tarkistettaisiin. Muutosrekisteröinnin tulisi olla prosessiltaan mahdollisimman kevyt, jotta kilpivaatimuksesta ei aiheutuisi taksiyrittäjille merkittäviä lisäkustannuksia ja sen hallinnollisesta taakasta ei muodostuisi hidastetta alalle tulolle.

Kannatamme lakiesityksen mukaista taksamittarivaatimusta. Taksamittariedellytys vähentää merkittävästi harmaan talouden riskiä, lisää terveen kilpailun edellytyksiä, helpottaa valvontaa, parantaa kuluttajainformaatiota matkan hinnasta ja lisää hinnoittelun läpinäkyvyyttä. Taksamittarivaatimuksen perusteena on mahdollisuus taksin ajosuoritteiden luotettavaan seurantaan sekä hinnan osoittaminen matkustajalle niillä matkoilla, jotka perustuvat ajettuihin kilometreihin tai kuluneeseen aikaan.

Jo aiemmassa lakimuutoksessa vuosina 2020–2021 takseille määriteltiin velvoite käyttää jatkossa kaikissa takseissa joko taksamittaria tai muuta vastaavaa laitetta tai järjestelmää, joka kerää taksikyydeistä laissa edellytetyt tiedot verovalvontaa varten. Teknologianeutraalius mahdollisti taksamittaria kevyempien GPS-pohjaisten laitteiden käytön ajokilometrien seurantaan ja hinnan ilmoittamiseen. Nykyisin ajokilometrejä ja ajoaikaa seuraaville laitteille ei ole erityisiä teknisiä vaatimuksia tai hyväksyntämenettelyä, joten laitteet on mahdollista kytkeä pois matkan ajaksi tai niiden tietoja voidaan manipuloida. Ilman luotettavaa tietoa ajosuoritteista riski käteisellä tai järjestelmästä irrotetuilla maksupäätteillä maksettujen matkojen jäämisestä raportoinnin ulkopuolelle on suuri. Lisäksi valvonnan haasteena on ollut järjestelmien tuottamien tietojen kirjavuus – erilaiset laitteet tuottavat tietoja taustajärjestelmään eri muodoissa. Vaikka tiedot ajomääristä toimitetaan kolmannelle osapuolelle, harmaan talouden torjunnan näkökulmasta on olennaista, että viranomaisilla on käytössään ajetuista taksimatkoista mahdollisimman standardimuotoista ja eheää vertailutietoa.

Taksamittarikaan ei poista kokonaan harmaan talouden riskiä, sillä kiinteähintainen taksa voidaan syöttää mittariin todellista alempana tai asiakasmatka voidaan merkitä järjestelmään esimerkiksi omana ajona. Taksamittarin tuottamat tiedot muodostavat kuitenkin nykyistä huomattavasti luotettavamman aineiston verovalvontaan.

Suurimmassa osassa EU-maista on voimassa vaatimus taksamittarin käytöstä. Taksamittarien vaatimukset perustuvat EU-maissa mittauslaitedirektiiviin. Esitämme, että Suomi vaikuttaisi aktiivisesti mittauslaitedirektiivin vaatimuksiin. Mittauslaitedirektiivin tulisi antaa teknologianeutraalimmin tilaa uudentilaisille paikannuspohjaisille seurantajärjestelmille, jotka voivat tulevaisuudessa mahdollistaa luotettavan ajosuoritteiden seurannan nykyisiä taksamittareita edullisemmilla teknologioilla.

Direktiivin mukaisten taksamittarien toimittajia on Euroopassa paljon, koska mittarivaatimus on EU-maissa yleinen ja laitteistoihin soveltuvia ohjelmistoja voivat tuottaa monet eri ohjelmistotoimijat. Taksamittari soveltuu myös kiinteähintaisten matkojen ajamiseen, mutta se kerää tietoa kaikista ajosuoritteista. Taksialan arvion mukaan lähes kaikki taksiyrittäjät tarjoavat kuitenkin myös muita kuin sovelluksella ennalta maksettavia matkapalveluja.

Useimmiten välitysyhtiöt edellyttävät tietyn taksamittarin käyttöä. Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksen mukaan taksialan aidon kilpailun kannalta on tärkeää, että myös välitysyhtiöiden markkinassa olisi kilpailua ja että välitysyhtiöt sallivat taksiyrittäjien tarjota palvelujaan usean eri välitysyhtiön kautta. Taksiyrittäjien keskuudessa on havaittu tyytymättömyyttä välitysyhtiöiden asettamiin taksamittarivaatimuksiin. Taksamittarivaatimuksen käytännön toteutuksessa ja mittarien rajapintojen suunnittelussa tulisi välttää tilannetta, jossa eri välitysyhtiöille ajavat taksiyrittäjät joutuisivat pahimmillaan hankkimaan autoihin useita taksamittareita. Suurin osa julkisista hankinnoista kilpailutetaan välitysyhtiöiden kautta, jolloin kilpailutettujen kyytien ajamisen edellytyksenä voi olla vaatimus tietyn laitetoimittajan taksamittarin käytöstä.

Luvanvaraisessa henkilöliikenteessä toimii myös paljon sellaisia yrityksiä, jotka tarjoavat ainoastaan ennalta sovittua tilausliikennettä pääosin yrityksille ja julkiselle sektorille. Tällaisille yrityksille taksamittari ei ole tarpeellinen, sillä palvelujen hinnoittelu tehdään aina etukäteen ja maksetaan laskulla. Nämä yritykset tarjoavat esimerkiksi säännöllisiä koulukuljetuksia, hyvissä ajoin ennalta tilattuja yrityksille suunnattuja henkilökuljetuksia tai erityispalveluja kotitalouksille. Jatkovalmistelussa tulisi selvittää, olisiko liikennelupajärjestelmää mahdollisuus jalostaa siten, että yksinomaan sopimusliikenteen luonteisia ennalta tilattuja palveluja tarjoavien yritysten liikennelupa eroaisi taksiliikenneluvasta, jolloin yrityksiltä ei edellytettäisi taksamittaria ja ajoneuvoissa ei olisi erilliskilpeä.

Jatkovalmistelussa olisi hyvä valmistella lisätä lakiin sanktioita myös väärän hinnoittelun osalta, jotta siihen olisi mahdollisuutta puuttua. Myös hinnoittelurikkomuksilla tulisi olla vaikutuksia

liikennelupaan, mikäli niitä pääsisi esimerkiksi kertymään tietty määrä. Sanktiointi toimisi myös tehokkaana hinnoittelurikkomuksia ehkäisevänä toimenä.

3. Huomiot taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Taksinkuljettajan ajolupaa ei nykyisin voida myöntää, mikäli hakija on syyllistynyt liikennepalvelulaissa mainittuihin rikoksiin. Laissa on tyhjentävästi lueteltu rikokset, jotka huomioidaan rikosrekisteristä ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen viiden vuoden aikana. Kannatamme esitystä laissa olevan rikosluokittelun täydentämisestä siten, että taksinkuljettajan ajolupaa ei jatkossa myönnettäisi hakijalle, joka on syyllistynyt eräisiin vapauteen kohdistuviin rikoksiin, veropetoksiin, petoksiin, maksuvälinerikoksiin, ampuma-aserikoksiin sekä vaarallisen esineen hallussapitoon liittyviin rikoksiin.

Esitämme lisäksi, että lakiin lisättäisiin välitysyhtiöitä ja taksiyrittäjiä koskeva taksiliikennelupien ja taksinkuljettajien ajolupien tarkistusvelvoite, jonka mukaan niiden olisi tarkistettava lupien voimassaolo säännöllisesti Traficomien järjestelmästä, jotta tieto peruutetuista luvista siirtyisi kentälle.

Nykyisin taksinkuljettajan ajoluvan saaminen ei edellytä koulutusta, mutta hakijan on suoritettava hyväksytysti liikennepalvelulain mukainen taksinkuljettajan koe. Kannatamme esitettyä 21 tunnin koulutusvaatimusta sekä 7 tunnin täydennyskoulutusvaatimusta kuljettajille, joilla ei ole lainkaan koulutusta taksialaan. Ammattiin valmentavana koulutuksena kestoltaan kolmen päivän tai yhden päivän mittainen koulutusvaatimus ei ole ajallisesti tai kustannustasoltaan kohtuuton eikä sen arvioida muodostuvan alalle tulon esteeksi. Koulutustarve on tunnistettu myös alan sisällä, sillä jo nykyisin useat välitysyhtiöt ja isoimmat taksiyritykset edellyttävät kuljettajiltaan vähintään yrityksen sisäisen koulutuksen käymistä. Myös monet julkiset toimijat edellyttävät julkisten henkilökuljetusten kilpailutuksissa erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamista.

Lakimuutoksen ei tulisi hankaloittaa alalle tuloa tilanteissa, joissa kuljettajaksi hakeutuvalla on riittävä kokemus kuljettajana toimimisesta toisessa EU-jäsenvaltiossa tai ETA-alueella.

Pidämme perusteltuna myös säännöstä, jonka mukaan taksinkuljettajan koesuoritus on hylättävä myös silloin, kun vilppi havaitaan vasta koesuorituksen jälkeen.

Kielitaitoa koskevassa vaatimuksessa tulisi ottaa huomioon muualta Suomeen muuttaneiden heikommat mahdollisuudet suomen- ja ruotsinkielisen palvelun tuottamiseen, jotta kielitaitovaatimuksesta ei muodostuisi merkittävää alalle tulon estettä.

Esitetyn taksinkuljettajan koulutusvaatimuksen takia kansallisesti olisi tarpeen myös säätää muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta taksinkuljettajan kelpoisuudesta sekä kelpoisuuden hyväksyvistä viranomaisista. Kelpoisuuden hyväksyvä viranomainen olisi esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto.

4. Muut huomiot

Hallituksen esityksessä ei ole esitetty kohdennettuja toimenpiteitä taksien saatavuuden parantamiseksi harvaan asutuilla alueilla. Koska taksimarkkinat ja asiakastarpeet ovat kaupungeissa ja maaseudulla hyvin erilaiset, markkinoiden kehitystä tukevaa taksisääntelyä on haastavaa toteuttaa kaikilla alueilla samanlaisena sovellettavilla säädöksillä.

Maaseudun taksien saatavuusongelmaan yhdeksi syyksi on esitetty hyvinvointialueiden ja KELAn kilpailutusmalleja, joissa henkilökuljetukset kilpailutetaan välityskeskusten kesken. Maaseudulla suurin osa taksien matkoista on julkisen sektorin hankintoja, joiden ulkopuolelle jäävät ne toimijat, jotka eivät käytä kilpailun voittanutta välitysyhtiötä. Yksittäisen yrittäjän ei myöskään ole mahdollista vaikuttaa välitysyhtiön määrittelemään kilpailutushintaan. Paikallisissa kuntatasolla tehdyissä kilpailutuksissa kunnat eivät saa suosia paikallisia yrittäjiä.

Kuntaliiton selvityksen mukaan keskisuurissa ja pienissä kunnissa koulukuljetusten kilpailutuksiin osallistuu niukasti yrittäjiä, sillä taksiyrittäjien määrä on harvaan asutuilla alueilla vähentynyt selvästi. Kilpailutukseen osallistuvien yrittäjien määrää karsii julkisia hankintoja säätelevä laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista, joka edellyttää vuoden 2026 alkaen 20–50 prosentin täyssähköautojen osuutta henkilö- ja pakettiautoilla ja pikkubussilla (M2) tehtäviltä henkilökuljetuspalvelujen hankinnoilta. Suurimmilla kaupunkiseuduilla täyssähköautojen osuutta koskevat tavoitteet ovat saavutettavissa, mutta pienissä kunnissa taksikannan sähköistyminen on hitaampaa. Jatkovalmistelussa lakia ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista tulisi harkita muutettavan siten, että pienissä kunnissa sähköautoja koskeva vaatimus olisi nykyistä matalampi ja vastaavasti suurissa kaupungeissa nykyistä korkeampi.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on ohjeistuksessaan kieltänyt päivystysajoista sopimisen kilpailulainsäädännön vastaisena toimenä. Maaseudun taksipulaan yhtenä vaihtoehtona on esitetty, että kuljettajat voisivat harvaan asutulla alueella keskenään sopia päivystysajoista. Lainsäädännön jatkovalmistelussa tulisi selvittää, voitaisiinko taksipulasta kärsivillä taksiliikenteen matalan kysynnän alueilla sallia läpinäkyvällä tavalla toteutettu päivystysajoista sopiminen, joka ei haittaa yritysten välistä kilpailua.

Kunnioitavasti,

Hanna Kalenoja

johtava liikenneasiantuntija

Keskuskauppakamari

Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Huomionne taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Kalenoja Hanna
Keskuskauppakamari