

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Asia Lausunto liikenne- ja viestintäministeriön laatimasta luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikenteen palveluista annetun lain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta
Diaarinumero VN/25768/2024
Hankennumero LVM038:00/2024

Lausunnon antaja

Helsingin Taksiautoilijat ry

Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu hallituksen esitysluonnos liikennepalvelulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (jäljempänä ”Esitys”). Liikennepalvelulain lisäksi muutoksia ehdotetaan myös ajoneuvolakiin sekä lakiin harmaan talouden selvitysyksiköstä.

Lausunnon antaja Helsingin Taksiautoilijat ry (jäljempänä HTA) on yli 100-vuotiaana Suomen vanhin taksiihdistys. Se toimii taksialan yrittäjien edunvalvojana Helsingissä ja on jäsenenä Suomen Taksiliitossa.

I YLEISIÄ HAVAINTOJA LAUSUTTAVANA OLEVASTA HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSESTA

HTA toteaa yleisellä tasolla, että luonnos hallituksen esitykseksi on kaiken kaikkiaan hyvä sekä tarkoituksenmukainen ja kannatettava.

1. Nykytilan arvioinnista

HTA:n mukaan esityksen nykytilan arviointikohta sisältää varsin laajan ja kattavan kuvauksen taksialan nykyisistä ongelmista.

Siitä puuttuu kuitenkin neljän merkittävän asiakokonaisuuden arviointi:

- 1) Taksialaan liittyvää laajaa ulkomaalaistaustaisten toimijoiden hyväksikäytön arviointia erityisesti alustatalouden ja järjestäytymättömien taksiiyritysten toimijoiden keskuudessa.
- 2) Taksien tilausvälitysyhtiöihin järjestäytyneiden taksiiyrittäjien sekä järjestäytymättömien taksiiyritysten ja alustatalouden palveluja käyttävien taksiiyrittäjien yhteiskunnallisten velvoitteiden täyttämisen vaikutusten arviointia taksiiyrittäjien toiminnan liiketaloudelliseen kannattavuuteen.
- 3) Taksien tilausvälitystoiminnan luvanvaraistaminen muiden Pohjoismaiden tapaan.
- 4) Taksiala kerää erilaisten laitteiden ja sovellusten kautta suuren määrän henkilötietoja useallekin palvelualustalle. Esityksestä puuttuu lähes kokonaisuudessaan EU:n yleisen tietosuojasetuksen edellyttämä arviointi ja kuvaus henkilötietojen käsittelystä taksialalla.

Muihin nykytilan kuvauskohtiin HTA esittää seuraavia tarkennuksia. HTA pitää hyvin kannatettavana ehdotusta, että lakiin lisättäisiin taksiliikenneluvan haltijalle velvollisuus rekisteröidä taksina käytettävä ajoneuvo yksinomaiseen hallintaan ja liittää ajoneuvo liikenneluvulle.

Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiset edellytykset kohdassa HTA pitää hyvämaineisuusvaatimusten täydentämistä ehdottoman kannatettavana turvallisuuden varmistamiseksi. Muusta EU-tai ETA-valtiosta siirtyvällä taksinkuljettajapätevyydellä olisi syytä edellyttää kuljettajakokeen

läpäisemistä Suomessa. Koulutusvaatimusten tiukennus on HTA:n mielestä kannatettavaa, kunhan jo ammatissa pitkään olleille ei aiheudu päällekkäisiä vaatimuksia.

HTA esittää, että taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi tulisi ajokorttiin tähtäävän ajokokeen (insinööriajo) olla suoritettu Suomessa riittävän ajotaidon osoittamiseksi.

1.1. Taksialaan liittyvä ulkomaalaistaustaisten toimijoiden hyväksikäyttö

Esityksessä ei lainkaan ole arvioitu taksialaan liittyvää pääsääntöisesti ulkomaalaistaustaisiin toimijoihin kohdistuvaa hyväksikäyttöä. Tällä hetkellä taksialalla rikotaan näiden toimijoiden perus- ja ihmisoikeuksia. Taksialalla Suomessa työskentelee merkittävä määrä ulkomaalaistaustaisia henkilöitä, erityisesti pääkaupunkiseudulla ja muissa suurissa kaupungeissa. Suomen kielen osaamattomuus ja erityisesti puuttuva tieto omista oikeuksista on altistanut ulkomaalaistaustaiset toimijat hyväksikäytölle. Tämä on johtanut siihen, että ulkomaalaistaustaiset kuljettajat päätyvät usein epäreiluihin sopimuksiin. Eniten tällaista hyväksikäyttöä tapahtuu viimeaikaisten julkisuuteen tulleiden tietojen perusteella ns. alustatalouden välityksessä olevien taksiryttäjien toiminnassa mutta myös muiden järjestäytymättömien taksiryttäjien keskuudessa.

HTA esittää, että tässä liikennepalvelulain uudistuksessa selkeytettäisiin nimenomaisilla lain säännöksillä taksialan alustatalouden yhtiöiden ja niihin sopimussuhteessa olevien taksiautoilijoiden rooleja. Voimassa olevan lain sekavuuden takia alalla olevat ryttäjät eivät usein edes tunnista itseään ryttäjiksi. Vielä ongelmallisemmaksi tilanteen tekee se, että sopimussuhteessa alustalouslyhtiöön oleva taksiryttiö tekee alihankintasopimuksen toisen yhtiön kanssa näiden sovelluksen kautta tulevien kyytien ajamisesta. Tällöin hämärtyy alihankintana ajavan rooli siitä, toimiiko hän ryttäjänä vai työtekijänä palvelun tilaajana toimivalle taksiryttiölle. HTA painottaa, että uudessa liikennepalvelulaissa alustalouslyhtiön epämääräistä roolia muutettaisiin siten, että jatkossa ne olisivat liikennepalvelulain 15 §:ssä tarkoitettuja tilausvälitysyhtiöitä. Tällä muutoksella selkeytyisi myös niihin sopimussuhteessa olevien taksiryttäjien rooli.

1.2. Taksialan liiketaloudellisen kannattavuuden palauttaminen

On valitettavaa, ettei taksialan kannattavuudesta ole uutta tietoa saatavilla. Esityksessä on laajasti käytetty taksien kannattavuuden arvioinnin osalta Valtion talouden tutkimuskeskuksen eli VATT:n Datahuoneen vuoden 2022 tietoja. Toimintaympäristön nopean muutoksen vuoksi kyseiset tiedot ovat auttamattomasti vanhentuneita. Pääkaupunkiseudulla ja suurimmissa kaupungeissa yhteiskunnalliset vastuunsa hoitavien taksiryttäjien liiketoiminta ei ole enää pitkään aikaan ollut kannattavaa. Tämä käy ilmi esimerkiksi Suomen suurimman taksien tilausvälitysyhtiön Taksi Helsinki Oy:n palveluja käyttävien taksiryttäjien määrän huomattavasta vähentymisestä.

Vuoden 2018 taksiuudistuksen jälkeen taksialan kannattavuus on heikentynyt koko maassa, mutta erityisesti suurissa kaupungeissa kuten Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla. Järjestäytyneiden taksirytysten liike-tulos on romahtanut, mikä lasku on selitettävissä pääasiassa näiden yhtiöiden taksikyytien määrien laskulla.

Rehellisesti yhteiskunnalliset velvoitteensa hoitavat taksiryttäjät eivät voi kilpailla hinnoillaan veroja välttelevien ja pimeää työtä tekevien järjestäytymättömien ja alustatalouden toimijoiden kanssa.

Järjestäytymättömien taksien osalta on tullut paljon valituksia nimenomaan kyytien ylihinnoittelusta erityisesti niin sanotuista tolppakyydeistä, joista ei näiden taksien osalta tallennu minkäänlaista tietoa mahdollista myöhempää tarkastelua varten, koska kyseisessä taksissa ei ole hyväksyttyä taksamittaria. Näiden taksien asiakkailta perimät hinnat ovat usein huomattavasti korkeammat kuin heidän etukäteen hinnastossa ilmoittamat hinnat, varsinkin silloin kun asiakkaat nousevat kyytiin taksitolpilta tai lennosta.

Varsinainen syy nykyiseen taksialan taloudelliseen ahdinkoon löytyy alustatalousyhtiöiden välittämien alehintaisten kyytien suorittamismahdollisuudesta.

Alustatalousyhtiöt ottavat näiden kyytien välittämisestä nykyisin jopa 35 %. Mikäli näistä kyydeistä taksiryttäjälle tuloutettavasta summasta palveluntuottajana ryttjä maksaisi kaikki palveluntuotannosta aiheutuvat kustannukset (verot, eläkemaksut yms.), ei taksipalvelujen tuottaminen olisi ryttäjälle taloudellisesti mitenkään mahdollista.

Tämä asia on todennettavissa muun muassa Tanskasta, jossa alustataloustoimijoilla on täysi vapaus aloittaa toimintansa vaikka heti, mutta he eivät ole näin tehneet. Tanskasta saatujen tietojen mukaan tämä johtuu siitä, ettei alihankkijoilla ole mahdollista ajaa edellä mainittuja alehintaista ajoja. He joutuisivat Tanskassa toteutetun taksialan tiukemman valvonnan vuoksi maksamaan niistä kaikki yhteiskunnalliset velvoitteensa, eivätkä myöskään voisi kompensoida näitä matkoja voimakkaasti ylihinnoitetuilla tolppakyydeillä. Sen sijaan alustatalousyhtiö on uusimpien tietojen mukaan hankkinut itselleen normaalin taksien tilausvälitysyhtiön ja toimii siellä muiden tilausvälitysyhtiöiden kanssa samoilla pelisäännöillä.

II HENKILÖTIE TOJEN KÄSITTELYSTÄ TAKSIALALLA

2. Nykytilan kuvaus henkilötietojen käsittelystä taksialalla

Taksialalla kerätään vuosittain miljoonia erilaisia henkilötietoja (sovellustilaajien digitaaliset tunnistetiedot, maksukorttitiedot jne.) erilaisille menetelmillä siirrettäviksi ja käsiteltäviksi useille eri talletusaloille. Voimassa oleva liikennepalvelulaki sisältää hyvin vähän säännöksi näiden henkilötietojen käsittelystä taksialalla. Tällaisena henkilötietojen käsittelyä taksialalla ohjaavana sääntönä voidaan pitää liikennepalvelulain 15 a §:ää, jonka 1 momentissa määrätään taksimat-kasta kerättävistä tiedoista.

Edellä mainitun pykälän 2 momentti sysää näiden EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen (GRPR) mukaisten henkilötietojen käsittelyvastuun henkilöliikennettä tarjoavalle luvanhaltijalle. Luvanhaltija eli taksiryttjä vastaa siitä, että 1 momentin mukaisia tietoja säilytetään siten, ettei niiden sisältöä voi muuttaa, ja että niitä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa.

Edelleen pykälän samalla momentilla lainsäätjä velvoittaa taksiluvan haltijaa siirtämään kyseiset henkilötiedot säilytettäväksi kolmannen osapuolen tietokannassa, johon kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti.

Pykälän kolmannessa momentissa Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset 1 momentissa tarkoitetusta muusta laitteesta ja järjestelmästä sekä niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä.

Traficomın määräys taksamittarilaitteista ja niiden teknisistä vaatimuksista (TRAFICOM/423523/03.04.03.00/2020) määrittelee, mitä tietoja taksamittarin tai siihen liitetyn järjestelmän on tallennettava taksiliikenteessä. Tämä määräys tuli voimaan 1.9.2021 ja korvasi aiemman sääntelyn.

Traficomın määräyksen mukaan taksamittarin tai siihen liitetyn järjestelmän on tallennettava seuraavat tiedot:

Ajoneuvon rekisteritunnus: Ajoneuvon yksilöivä tunniste.

Kuljettajan tunniste: Taksinkuljettajan yksilöivä tunniste, esimerkiksi kuljettajanumero.

Matkan aloitus- ja lopetusajankohta: Matkan alkamis- ja päättymisaika.

Lähtö- ja päätepiste: Matkan lähtö- ja päätepisteen osoitetiedot tai koordinaatit.

Matkan pituus ja kesto: Matkan kokonaispituus ja kesto.

Hintatiedot: Matkan hintaerittely, kuten perusmaksu, kilometrihintaa ja aikaveloitus.

Maksutapa: Käytetty maksutapa, kuten käteinen, kortti tai mobiilimaksu.

Tapahtumaloki: Lokitiedot, jotka sisältävät esimerkiksi laitteen asetusten muutokset ja virheilmoitukset.

Nämä tiedot on tallennettava luotettavasti ja ne on voitava esittää viranomaisille tarvittaessa. Tallennettujen tietojen eheys ja tietoturva on varmistettava, ja tietojen säilytysaika määräytyy sovellettavien lakien ja määräysten mukaan.

Saman pykälän 4 momentissa on viittaussäännökset kirjanpito- ja verotusmenettelylakiin, joista on johdettavissa talletettujen tietojen säilytysajat.

Käytännössä tämä sääntely tarkoittaa, että jokaisella taksiliikenneluvan haltijalla on oltava EU:n tietosuojasäätöjen edellyttämä käsittely- ja rekisteriseloste keräämilleen henkilötiedoille. Tak- sien tilausvälitysyhtiöt ovat sopineet sopimusasiakkaidensa kanssa yhteisrekisterinpidosta, jol- loin tilausvälitysyhtiö vastaa tietosuojalainsäädännön mukaisesta rekisteripidosta, eikä yksittäi- sillä taksiryttäjillä tarvitse olla omaa yrityslohtaista henkilörekisteriä rekisteri- ja käsittelyselos- teineen. Alustatalousyhtiöön sopimussuhteessa olevilla taksiryttäjillä tulee olla oma henkilöre- kisteri rekisteriselosteineen ainakin niiden kyytien osalta, jotka eivät tule alustasovelluksen kautta. Järjestäytymättömillä taksiryttäjillä tulee olla perustettuna oma henkilörekisteri pelkäs- tään maksukorttitapahtumien vuoksi, joista ryttäjälle jää henkilötieto asiakkaasta.

Edellä mainitun käsittely- ja rekisteriselosteen pitämisvelvoitteen lisäksi taksiliikenneluvan halti- joiden on siirrettävä kyseiset henkilötiedot automaattisesti säilytettäväksi kolmannen osapuolen tietokantaan. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että tilausvälitysyhtiöön sopimussuhteessa ole- vien taksiryttäjien taksimatkoihin liittyvät tiedot siirtyvät automaattisesti taksamittarin välityksellä tilausvälitysyhtiön palvelimelle.

Alustatalousyhtiöön sopimussuhteessa olevien taksamittarittomien taksiryttäjien alustasovelluk- sen kautta tulevat tiedot siirtyvät ja tallentuvat alustatalousyhtiön palvelimelle. Näiden yhtiöiden muut kyytitiedot, kuten tolppakyytien tiedot, samoin kuin järjestäytymättömien ilman taksamitta- reita toimivien yhtiön keräävät henkilötiedot eivät käytännössä siirry tai tallennu mihinkään.

HTA pitää nykyistä menettelyä hyvin joustavana kaikille niille taksiryttäjille, jotka ovat taksien ti- lausvälitysyhtiöön sopimussuhteessa. Edellä esitettyyn viitaten muiden taksiyhtiöiden henkilötie- tojen käsittelymenettelyt ovat sekavia voimassa olevan lainsäädännön epämääräisyyden vuoksi. Kuten edellä on todettu taksamittarittomilla taksiryttäjillä ei ole edes käytännön mahdollisuutta noudattaa voimassa olevaa lakia, koska tätä ”kolmatta” tahoja ei ole määritelty.

2.1. Lausuttavana olevan Esityksen muutokset nykytilaan

Seuraavassa tarkastellaan sitä, tuoko uusi sääntely helpotuksia nykyiseen sekavaan tilanteeseen. Pakolliseksi ehdotettu taksamittari kaikkiin taksina käytettäviin ajoneuvoihin poistaa suuren osan edellä kuvatuista henkilötietojen käsittelyyn liittyvistä ongelmista. Kuten edellä on todettu, mit- tauslaitelaitelain mukaisten taksamittareiden valmistajille on omat pilvipalvelimet, joihin kaikilla taksiryttäjillä on automaattinen siirtoväylä. Eli tulevaisuudessa on olemassa kaikille luvanvarai- sille taksiryttäjille kattava ”kolmas” taho, jonne tiedot automaattisesti siirretään.

HTA:n mielestä tämä on henkilötietojen käsittelyn näkökulmasta huomattava edistysaskel järjes- täytymättömien taksiryttäjien mahdollisuudesta toteuttaa lain edellyttämää tietosuojaa. Aiem- min heillä ei ole juurikaan mahdollisuutta toimia lain edellyttämällä tavalla, kun ilman taksamitta- rin tuomaa lisäpalvelua tätä ”kolmatta” osapuolta ei ole ollut käytettävissä.

Sen sijaan taksien tilausvälitysyhtiöön sopimussuhteessa olevien taksiyritysten osalta nykyiseen tilanteeseen ei tule muutoksia. Nykyisinkin taksamittareiden palvelin siirtää automaattisesti taksiyrityksen taksamittareiden tuottaman tiedon tilausvälitysyhtiön palvelimelle. Tällä palvelimella on jo automaattisesti tilausvälitysyhtiön sovelluksen kautta tulleen matkatilauksen tiedot liitettäväksi taksiyrittäjälle taksamittarin välityksellä välittämiin tietoihin.

Alustatalousyhtiöön sopimussuhteessa olevan taksiyrittäjän kannalta tilanne muuttuu nykyiseen verrattuna huomattavasti. Ilman taksamittaria toimineen taksiyrittäjän alustasovelluksen kautta tulleet matkatiedot ovat tallentuneet alustatalousyhtiön palvelimelle. Alustatalousyhtiötä voitaneen pitää lain edellyttämänä ”kolmantena” tahona näiden sovelluksen kautta syntyneiden tietojen osalta. Pakollista taksamittaria koskeva uusi liikennepalvelulain 15 a §:n säännös edellyttää, että taksamittari kerää jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa vähintään seuraavat tiedot:

- 1) yrittäjän yksilöintitiedot;
- 2) ajoneuvon yksilöintitiedot;
- 3) ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot;
- 4) matkan ajankohta, pituus ja ajallinen kesto;
- 5) matkan hinta- ja maksutapatiedot.

Uudessa tilanteessa ei enää riitä, että alustasovelluksen kautta tulleen matkatilauksen tiedot siirtyvät sovelluksen kautta alustatalousyhtiön palvelimelle, vaan uusi säännös edellyttää niiden tallentamista myös taksamittariin ja sen kautta tiedot siirtyvät automaattisesti laitevalmistajan pilvipalvelimelle. Samoin alustatalousyhtiöön sopimuksessa olevien taksiyrittäjien tulee syöttää taksamittariin myös kaikki tolppa- ja muut kyydit.

III TAKSAMITTARIA KOSKEVIEN EHDOTUSTEN ARVIOINTIA

3. Yleistä

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi taksimatkasta kerättävien tietojen keruuta siten, että jatkossa taksiliikenteessä käytettävillä ajoneuvoilla tulisi olla mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari.

HTA kannattaa ehdotusta. Laissa säädettävällä pakollisilla taksamittareilla kerättävän yksityiskohtaisen tiedon avulla saadaan harmaata taloutta kitkettyä pois taksialalta. Samalla poistuu myös edellä kuvattu alustatalouden toimijoiden ja järjestäytymättömien taksiyrittäjien laitton yli- ja alihinnoittelu. Alihinnoittelun poistuminen nostanee halvimpien taksimatkojen hintoja. Tämän ajatusmallin kuitenkin suurin osa taksien asiakaskunnasta hyväksyy, mikä näkyy juuri valmistuneessa tutkimuksessa.

Valtakunnallisen 02 Taksipalvelun juuri valmistuneen kyselytutkimuksen mukaan 37 % vastaajista (2000 henkilöä) valitsee taksinsa sen perusteella, miten nopeasti se saapuu paikalle, 34 % vastaajista taas painottaa valinnassaan palvelun laatua sekä aikeisempia kokemuksia. Kolmannella sijalla on matkan hinta, jota 27 % vastaajista pitää ensisijaisena tekijänä.

Taksimatkojen osalta asiakkaalle ei kuitenkaan näyttäisi edellä mainitun uuden tutkimuksen mukaan olevan kuin kolmanneksi tärkeintä matkan hinta.

Taksien tilausvälitysyhtiöiden toiminta kattaa koko Suomen alueen. Näihin yhtiöihin sopimussuhteessa olevat taksiyrittäjät pystyvät vastaamaan myös uuden tutkimuksen esille nostamista tärkeimmistä toiveista eli nopeasta palvelusta luotettavasti.

Esityksessä on tuotu esille myös huoli siitä, että pakollisista taksamittareista aiheutuva kustannuserä vähentäisi taksialalla osa-aikaisesti tapahtuvaa toimintaa. HTA:n on mahdotonta ymmärtää, miksi taksialalla tapahtuva osa-aikainen toiminta saisi valtiovallan erityisen suojelun ja etusijan päätoimisiin kaikki yhteiskunnalliset velvoitteensa hoitaviin taksiyrittäjiin nähden. Esityksessä esimerkkiluonteisesti esille nostettujen sesonkiluonteisten kysyntäpiikkien aikainen taksikyytien ajaminen tulee toteuttaa kaikilta osin yhtäläisin pelisäännöin.

Esityksessä on tuotu esille käsitys, että taksamittarien käyttöönotto estäisi uusien hinnoittelumallien käyttämistä sekä erilaisten digitaalisten palvelujen syntymistä. Suomalaisilla tilausvälitysyhtiöillä on kaikilla tarjota asiakkailleen useita erilaisia digitaalisia alustoja taksin tilaamiseen. Pelkän applikaation tarjoamista asiakkaalle tilaustapana ei todellisuudessa voida enää pitää edes kovin innovatiivisena keksintönä.

Erilaisten hinnoittelumallien käyttö, kuten kiinteähintaisten kyytien myynti ja tarjoukset, ovat kaikille markkinoilla toimiville tilausvälitysyhtiöille arkipäivää. Ero on siinä, että suomalaiset tilausvälitysyhtiöt huolehtivat siitä, että esimerkiksi kiinteähintaisen applikaatiolla tilatun kyydin hinta siirtyy taksi-autossa tilausvälityspäätteestä taksamittariin, jolloin kyydistä veloitettu maksu kirjautuu yrityksen tuloksi kassakoneeseen.

Taksamittari ei siis estä uusien hinnoittelumallien käyttöä tai uusien digitaalisten innovaatioiden syntymistä taksialalle.

3.1. Taksamittari -ilmaisusta

Vaikka taksamittari sanana koetaan hieman vanhahtavaksi, on kyse hyvinkin modernista taksialalla käytetystä mittauslaitteesta, jonka keräämät tiedot tallentuvat turvallisesti pilvipalvelimelle. Julkisuudessa on esitetty kannanottoja, että olisi vanhanaikaista mitata taksialan toimintaa taksamittarille, vaan tässä tarkoituksessa tulisi käyttää erilaisia nettipalvelusovelluksia, kuten alustatalouden toimijat käyttävät. HTA toteaa lausuntonaan, että tämä ei pidä lainkaan paikkaansa. Uudemmissa mittauslaitelain tarkoittamista taksamittarilaitteista taksimatkan tiedot siirtyvät automaattisesti taksiyrityksen tai palveluntarjoajan taustajärjestelmiin internetin kautta. Sen sijaan esimerkiksi alustatalouden toimintaan osallistuvien taksiyrittäjien taksitolpalta tai lennosta tilatut taksimatkat eivät tallennu alustayhtiöiden taikka mihinkään muuhunkaan palvelimeen.

Esityksen sivulla 20 on esitetty, että *”tietojen kerääminen liittyy verovalvontaan ja harmaan talouden torjuntaan, ja siihen, että kaikista taksimatkoista jää niin sanotusti vertailujälki sähköiseen muotoon. Tietojen keräämisessä ei kuitenkaan edellytetä mittauslaitelain mukaista taksamittaria, vaan on mahdollistettu teknologianeutraali lähestymistapa tietojen keruuseen, antaen tilaa teknologiselle kehitykselle eikä sidottu taksiliikenteen harjoittamista yhden tyyppiseen laitteeseen, jos muukin laite tai järjestelmä pystyy tuottamaan tarvittavat tiedot yhtä luotettavassa muodossa. Ongelmaksi on kuitenkin käytännössä osoittautunut se, että muut laitteet ja järjestelmät ovat tällä hetkellä epätarkempia ja helpommin manipuloitavissa kuin taksamittari.”*

HTA on edellä esitetystä täysin samaa mieltä. Taksimatka- ja matkatietojen keräävän laitteen ei tarvitse olla välttämättä nimeltään ”taksamittari”, mutta kun muita luetettavia tähän tarkoitukseen hyväksytyjä matkatietolaitteita ei ole saatavilla, on selkeyden vuoksi hyvä käyttää tästä modernista matkatietolaitteesta nimeä ”taksamittari”, jonka avulla on talletettavissa ja siirrettävissä tämän lakihankkeen tuloksena annettavassa laissa luetellut yksityiskohtaiset taksitoimintaan liittyvät matkatiedot säilytettäväksi turvallisesti sovitulle pilvipalvelimelle, josta ne on taksitoimintaa valvovien viranomaisten helposti saatavissa.

3.2. Mitä tietoja Esityksen mukaan taksamittari kerää

Esityksen mukaan taksamittarin on kerättävä taksimatkasta sähköisessä muodossa vähintään seuraavat tiedot:

- 1) yrittäjän yksilöintitiedot;
- 2) ajoneuvon yksilöintitiedot;
- 3) ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot;
- 4) matkan ajankohta, pituus ja ajallinen kesto;
- 5) matkan hinta- ja maksutapatiedot.

Pykäläkohtaisten perustelujen mukaan pykälässä oleva listaus kerättävistä tiedoista liittyisi ennen kaikkea tilanteisiin, joissa taksimatka tilataan sovelluksen kautta tai muutoin ennalta, ja joissa matkasta sovitaan kiinteä hinta etukäteen, eli tilanteista, joissa taksamittaria ei käytettäisi hinnan määrittämisessä. Tällöin tulisi varmistua siitä, että myös näistä matkoista jäisi tiedot taksamittariin, koska taksamittari on kiinteästi ajoneuvon asennettava laite, tulisi taksamittarin olla taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa aina, myös silloin kun ajoneuvolla ajettaisiin muita, esimerkiksi omia ajoja.

Ehdotuksen tarkoituksena olisi kerätä tietoja etenkin verovalvonnan tarkoituksiin. Verovalvonnan näkökulmasta ajoneuvon kokonaiskilometrit ovat olennaisia tietoja valvonnassa ja harmaan talouden torjunnassa. HTA ei ymmärrä, miksi ehdotettua kokonaiskilometrien määrän keräämistä ei ole lisätty kyseiseen säännökseen.

HTA:n mukaan on ehdottoman tärkeää, että esitettyyn säännökseen lisättäisiin velvoite kerätä ja tallettaa edellä mainittujen muiden tietojen ohella myös tiedot ajoneuvon kokonaiskilometreistä, koska vain niiden avulla veroviranomaiset ja taksiryttäjät voivat varmistaa ajettujen taksimatkojen todellisen määrän.

Taksin ajoista tulisikin voida erottaa yksityisajot verrattuna tuloa tuottaviin ammattiajoihin. Taksiryitys voi vähentää ajoneuvon hankinta- ja käyttökustannuksiin sisältyvät arvonalisäverot vain siltä osin, kun ajoneuvoa käytetään ammattimaiseen henkilökuljetukseen. Yrittäjän pitää pystyä näyttämään esimerkiksi ajopäiväkirjan avulla, mikä osuus ajoneuvolle kertyneistä kilometreistä on ammattimaista kuljetusta. Kun yrityksen käytössä on taksamittari ja kuitinantolaite, sen tuottama raportti toimii myös ajopäiväkirjana.

Ajopäiväkirjojen pitämismäärästä määrätään Verohallinnon vuodelta 2021 olevassa päätöksessä. Verohallinnon päätöksen mukaan ajoneuvon omistajan on pidettävä ajopäiväkirjaa taksin käytöstä ajovuorottain tai, jos ajovuoroja ei ole vahvistettu, vuorokausittain. Ajopäiväkirja voi olla joko paperinen tai sähköinen. Jos ajoneuvossa on käytössä kuitinantolaitteella varustettu taksamittari, ajopäiväkirja voi muodostua laitteen raporteista. Tässä kohdin voi vain arvella, noudattavatko ilman taksamittaria toimivat taksiryttäjät verohallinnon päätöstä. Pakollinen taksamittari poistaa tämänkin ongelman ja kaikille taksiryttäjille muodostuu kuitinantolaitteella varustetun taksamittarin avulla verohallinnon määräämä ajopäiväkirja.

Kokonaiskilometritieto mahdollistaa myös nykyaikaisen digitaalisen valvonnan tarkistettaessa taksiryttäjän tulojen suhdetta kokonaisajosuoritteisiin sekä taksikuljetuksiin käytettävien ajojen ja kulujen paikkansapitävyyttä.

Vuoden 2023 alusta alkaen EU:n DAC7-direktiivi velvoittaa digitaalisten alustojen operaattoreita, kuten Uberia ja Boltia, keräämään ja raportoimaan vuosittain tietoja alustansa kautta toimivista myyjistä Verohallinnolle.

Alustatalouden toimijat keräävät tietoa ainoastaan sovellustensa kautta tapahtuvista ajosuoritteista. Ne eivät kerää tietoa taksiryttäjän ajoneuvon kaikista ajoista tai kokonaiskilometrimäärästä. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi taksitolpalta tai lennosta otetut kyydit eivät sisälly kerättyihin tietoihin. Näihin tietoihin eivät sisälly esimerkiksi yksityisajot tai muiden alustojen kautta tehdyt ajot. Nämä tiedot eivät tallennu eivätkä siirry mihinkään, ellei ajoneuvossa ole kiinteää taksamittaria. Koska nämä taksiryhtiöt eivät myöskään talleta ajoneuvojen kokonaiskilometrimäärää, ei näiden ryttäjien taksimatkoista saada mitään todellista vertailutietoa verohallinnon suorittaman harmaan talouden torjunnan tarpeisiin.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi 15 a §:n 1 momentin sisältämää luetteloa kerättävistä tiedoista siten, että jatkossa se ei olisi enää voimassa olevan lain kaltainen tyhjentävä luettelo, vaan säännös ilmaisisi, mitä ”vähintään” tulee kerätä. Tietosuojavaltuutettu on lausunnossaan kritisoinut muutosta siten, että ainakaan 15 a §:ssä lueteltujen tietojen ei tulisi olla ei-tyhjentävä luettelo tiedoista, jotka taksamittareista vähintään kerätään.

HTA kannattaa Tietosuojavaltuutetun ehdotusta ja esittää, että säännöksessä uudelleen annettaisiin tyhjentävä luettelo kerättävistä tiedoista, jolloin poistuisi esiin nostettu tietosuojaoongelma. Edellä esitetyn taksiajoneuvon kokonaiskilometrimäärän lisäksi luetteloon tulisi lisätä taksamittarin tuottamat paikannus- eli GPS-tiedot. Näiden tietojen tallettaminen muiden taksimatkaista kerättävien tietojen ohella olisi erittäin tärkeää poliisin suorittaman onnettomuustutkinnan ja rikos- torjunnan tarpeisiin.

HTA esittää jäljempänä ehdotuksensa kyseisen säännöksen täydentämiseksi.

HTA haluaa tässä lausunnossaan painottaa, että nyt valmisteltavassa lakihankkeessa nämä edellä mainitut alustatalouden ja järjestäytymättömiin taksiryttäjiin liittyvät nykyiset epäkohdat poistettaisiin säätämällä tulevassa laissa riittävän yksityiskohtaisesti taksimatkaista kerättävistä tiedoista ja niiden siirtämisestä, tallettamisesta ja muusta käsittelystä. Tällä tarkemmalla sääntelyllä saataisiin jo paljon yhdenmukaisemmat pelisäännöt taksialalle.

3.3. Tietojen siirtäminen kolmannelle osapuolella

Voimassa olevan lain 15 a § 2 momentin mukaan tiedot tulee säilyttää kolmannen osapuolen hallinnoimassa tietokannassa, johon kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti.

Nyt lausuttavana olevassa esityksessä on todettu, että tällaisena ”kolmantena osapuolena” voi periaatteessa olla kuka tahansa, mutta käytännössä ainakin jossain määrin välityspalveluntarjoajat ja mittalaittevalmistajat toimivat tässä roolissa.

HTA:n mukaan nykyiseen epäselvään tilanteeseen tulee saada ehdottomasti muutos ja siksi myös kyseisen lainkohdan 2 momentissa tulee yksiselitteisesti ilmaista, kenen ylläpitämälle turvalliseksi palvelimelle tiedot kerätään edelleen viranomaisille toimittamista sekä taksiryttäjän omaa toimintaa varten.

Suurin osa Suomen taksiryttäjistä käyttää taksien tilausvälitysyhtiöiden palveluita niin taksivälityspalveluiden saamiseen kuin myös maksuliikenteen hoitamiseen. Tilausvälitysyhtiöön kuuluvat taksit varustetaan ajovälityspäätteellä, joka on integroitu taksamittariin. Näiden taksien suorittamista kuljetuksista jää kaikki viranomaisvalvonnan kannalta tarvittavat tiedot digitaalisesti tilausvälitysyhtiön palvelimille. Laitteeseen kuuluva GPS-paikannin antaa tilausvälitysyhtiölle tarkan tiedon kunkin taksin sijainnista. Näin tilausvälitysyhtiön palvelimella on sopimusasiakkaistaan huomattavasti laajemmat tiedot yksittäiseen taksikyytiin liittyvästä datasta kuin niillä takseilla, jotka eivät käytä tilausvälitysyhtiön palveluja.

Tilausvälitysyhtiön palvelimelta jo nykyisinkin eri viranomaiset - kuten Traficom ja verohallinto - saavat keskitetysti yhdestä paikasta tarvitsemansa tiedot.

HTA:n mukaan on tärkeää tuoda esille, että tilausvälitysyhtiöt käyttävät näitä tietoja myös välityksensä liittyneiden taksiryttäjien ohjaukseen ja valvontaan. Asiakkaan taksikyydin tilaukseen, hinnoitteluun tai maksamiseen liittyvien mahdollisten valitusten ja kanteluiden käsittelyyn on käytettävissä luotettavat tiedot tilausvälitysyhtiön palvelimelta.

3.4. Liikenne- ja viestintäviraston oikeus antaa määräyksiä tietosuojaan liittyvissä asioissa

Esityksen mukaan 15 a §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat tekniset määräykset taksamittarista ja niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä.

HTA huomauttaa, että perustuslaissa taattu yksityisyyden suoja edellyttää kerättyjen henkilötietojen säilyttämisestä laintasoista sääntelyä. Näin ollen Liikenne ja viestintävirasto voisi myös tulevaisuudessa antaa tarkempia teknisiä määräyksiä taksamittareista, mutta näiden keräämien tietojen tallettamisesta, säilyttämisestä ja muusta käsittelystä tulisi yksityiskohtaisesti säätää nyt valmisteltavana olevassa laissa.

Edellä esitettyyn viitaten Esitykseen liittyvästä 15 a §:n 3 momentista tulisi poistaa momentin loppuosa seuraavasti:

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat tekniset määräykset taksamittarista ~~ja niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä.~~

IV. HTA:N EHDOTUS TAKSAMITTAREIDEN OSALTA UUDEKSI SÄÄNTELYKSI

4. Taksamittarilla kerättävät tiedot

Edellä ja jäljempänä esitettyihin perusteluihin viitaten HTA esittää ehdotettuun liikenteen palvelusta annetun lain 15 a §:ään lisättäväksi uudet kohdat 6 ja 7 seuraavasti:

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävää taksamittaria, ja että taksamittari kerää jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa ~~vähintään~~ seuraavat tiedot:

- 1) yrittäjän yksilöintitiedot;
- 2) ajoneuvon yksilöintitiedot;
- 3) ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot;
- 4) matkan ajankohta, pituus ja ajallinen kesto;
- 5) matkan hinta- ja maksutapatiedot;
- 6) taksiliikenteeseen käytettävän ajoneuvon kokonaiskilometritiedot sekä
- 7) GPS-paikannustiedot

Kuten tietosuojavaluutetun toimistokin ilmoitti kantanaan, kyseinen luettelo tulisi olla tyhjentävä ja siksi siitä esitetään poistettavaksi ilmaisu ”vähintään”.

4.1. Taksamittarilla kerättävien tietojen talletuspaikka

Kuten edellä on todettu, henkilötietojen käsittelystä on säädettävä lain tasolla mahdollisimman täsmällisesti. HTA esittää edellä mainitun lain 15 a §:n 2 momenttiin muutosta, jolla tiedot pääsääntöisesti talletettaisiin taksien tilausvälitysyhtiöiden jo nyt hallinnoimiin tietokantoihin. Esimerkiksi taksiryttäjän maantieteellinen sijainti voi aiheuttaa sen, ettei sopivaa tilausvälitysyhtiötä ole saatavissa. Tällaisten taksiryttäjien osalta annettaisiin poikkeuslupa tallettaa taksien

taksamittarin matkatiedot hyväksytyjen mittauslaitetoimittajien palvelimien kautta automaattisesti erikseen sovittavan tilausvälitysyhtiön tietovarastoihin. Ehdotettu muutos ei edellyttäisi siis pakollista liittymistä tilausvälitysyhtiöön. Arviolta 80 – 90 prosenttia Suomen taksiyrittäjistä on sopimussuhteessa tilausvälitysyhtiöihin, joten ehdotettu täsmennys lakiin ei toisi suurta muutosta nykytilaan.

Tulevaisuudessa tietovarastona käytettäisiin viranomaisten tähän tarkoitukseen perustamaa tietokantaa. Koska kyseessä olisi muutaman vuoden kestävä lyhyen siirtymäajan henkilötietojen käsittelyratkaisusta, olisi se myös perusoikeuksien näkökulmasta hyväksyttävää. Tätä ratkaisua tulee myös pohtia Esityksen perustuslakivaikutusten kohdassa.

Ehdotettu muutos 15 a §:n 2 momenttiin:

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa siitä, että 1 momentin mukaisia tietoja säilytetään siten, ettei niiden sisältöä voi muuttaa, ja että niitä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa. Tiedot tulee säilyttää **kolmannen osapuolen hallinnoimassa edellä 15 §:ssä tarkoitetun luvanvaraisen taksien tilausvälityspalveluja tarjoavan yrityksen hallinnoimassa tietokannassa, johon kerätyt tiedot siirtyvät taksamittareista automaattisesti ja reaaliaikaisesti sekä ovat sieltä edelleen siirrettävissä verohallinnon ja muiden taksialaa valvovien viranomaisten käytettäväksi.**

V TAKSIEN VÄRILLISET REKISTERIKILVET

Esityksellä muutettaisiin ajoneuvolakia siten, että ajoneuville, jota käytetään taksiliikenteessä, annettaisiin erityinen rekisterikilpi.

HTA:n käsityksen mukaan värillisten rekisterikilpien käyttöönoton edut ovat huomattavasti painavampia kuin Esityksen perusteluissa esitetyt ongelmat. Uudistuksista aiheutuvat kustannusvaikutukset taksiyrittäjillä jäävät uuden värillisen rekisterikilven hankkimiseen ja ajoneuvon katsastukseen liittyviin kustannuksiin, jotka saavutettaviin valvonnallisiin etuihin nähden ovat hyvinkin pienet. Tällaisia tärkeitä valvonnallisia etuja olisi taksin asiakkaan kannalta ensinnäkin se, että vain taksi-toimintaa varten annetun värillisen rekisterikilven kautta asiakas voi varmistua, että kyseisellä taksiilla on voimassa oleva taksiliikennelupa ja taksina käytetty ajoneuvo on katsastuksen kautta kytketty tähän edellä mainittuun taksiliikennelupaan. Lisäksi kyseinen ajoneuvo on hyväksytty taksiliikenteen harjoittamiseen ja siten sillä on aina EU:n mittauslaitedirektiivin mukainen katsastuksessa tarkastettu taksamittari sekä ammattimaisen taksiliikenteen edellyttämät vakuutukset.

Taksialan omavalvonnan näkökulmasta värillisten rekisterikilpien käyttöönotto käytännössä tekisi mahdolliseksi luvattomien – siis autojen, joissa ei ole värillisiä rekisterikilpiä – taksien liikennöinnin. Värillisten rekisterikilpien käyttöönotto helpottaisi merkittävästi myös taksialaa valvovien viranomaisten valvontatehtävää. Esimerkiksi poliisin suorittaman liikennevalvonnan yhteydessä on helppo havaita keltaista taksikupua käyttävä ajoneuvo, jolla ei ole värillistä rekisterikilpeä. Normaaaleista ajoneuvon kilvistä värinsä perusteella poikkeavia rekisterikilpiä käytetään laajasti eri Euroopan maissa.

VI TAKSIEN TILAUSVÄLITYSYHTIÖIDEN TOIMINNAN LUVANVARAISTAMINEN

6.1. Miksi tilausvälitysyhtiöiden toiminta tulisi lailla saattaa luvanvaraiseksi?

Muissa Pohjoismaissa edellytetään viranomaisen myöntämää lupaa taksien tilausvälitysyhtiön toiminnalle. Tanskan lainsäädännön mukaan taksikuljetusta saa myydä vain tilausvälitysyhtiö. Norjan uudessa taksilainsäädännössä annetaan pakolliselle tilausvälitysyhtiölle myös velvollisuuksia valvoa yhtiöön kuuluvien taksien toimintaa ja kerätä tietoa jokaisesta kuljetustehtävästä.

Ruotsissa kaikkien taksien tulee toimittaa taksamittaritiedot erityiselle viranomaiselle (Redovisningscentral).

Tilausvälitysyhtiöiden toiminta liittyy keskeisesti niiden taksimatkojen tilauksiin, jotka tilataan eri sovellusten ja muiden digitaalisten palvelujen kautta. Suuri osa taksimatkoista tilataan näiden palvelujen kautta ja myös maksetaan näiden palvelujen välityksellä. HTA esittää, että kaikkien taksiyrittäjien tulisi olla jonkinlaisessa sopimussuhteessa tilausvälitysyhtykseen, jonka palvelimeen tallentuvat taksimatkaan liittyvät tiedot ovat esimerkiksi käytettävissä taksialaa valvovien viranomaisten, taksiyrittäjien ja taksikyytien asiakasreklamaatioiden käsittelyä varten.

Mikäli taksiyrittäjä ei esimerkiksi maantiellisistä syistä halua olla sopimussuhteessa tilausvälitysyhtiöön, siirtyivät näiden yhtiöiden taksamittareiden välittämät tiedot tilausvälitysyhtiöiden palvelimille erillisten sopimusten kautta.

6.2. Miten tilausvälitysyhtyrityksen luvanvaraisuus toteutettaisiin?

Tästä on olemassa muiden Pohjoismaiden sääntelyä. Esimerkiksi Tanskassa on säädetty tilausvälitysyhtiön toiminta luvanvaraiseksi. Taksiliikenneluvan saanut taksiyrittäjän kytketään tilauspalveluyhtykseen lain säännöksellä siten, että taksikuljetusta voi myydä vain tilausvälitysyhtiö. Norjan lainsäädännön mukaan taksiliikenneluvan saajan on liitettävä taksien tilausvälitysyhtiöön, joilta edellytetään myös viranomaisen myöntämää lupaa. Suomessa tilausvälitysyhtiön luvanvaraisuus olisi helposti toteuttavissa ottamalla mallia muiden Pohjoismaiden asiaan liittyvästä jo voimassa olevasta sääntelystä.

Tilausvälitysyhtiöiden toiminnan säätäminen luvanvaraiseksi antaisi lupaviranomaiselle mahdollisuuden asettaa lupaehtoja luvansaajalle. Näitä ehtoja voisivat olla esimerkiksi tilausvälitysyhtyrityksen palvelimella olevien taksiyrittäjän taksimatkaan liittyvien tietojen säilyttämiseen, käsittelyyn ja luovuttamiseen liittyvät seikat. Erityisen tärkeää taksialaa valvovien viranomaisten näkökannalta olisi se, että nämä tiedot olisivat saatavissa reaaliaikaisesti tilausvälitysyhtiöiltä, eikä kyselyjä ja tiedusteluja tarvitsisi lähettää kaikille Suomen taksiyrittäjille.

Lupaviranomainen voisi asettaa tilausvälitysyhtiölle velvollisuuden suorittaa toimialueellaan taksiyhtiöiden tarkastustoimintaa, edellyttämällä lupaehtoisissa tällaisen toiminnan käynnistämistä. Tällainen tarkastustoiminta voisi sisältää muun muassa taksipalvelujen laadun valvontaa sekä tilausvälitysyhtiöön sopimussuhteessa olevien kuljettajien ja ajoneuvojen valvontaa sekä tiivistä yhteistyötä taksialaa valvovien viranomaisten kanssa.

Lupaehtoihin tulisi vielä lisätä tilausvälitysyhtiön velvollisuudeksi ottaessaan uutta yhtiötä sopimusasiakkaakseen tarkistaa, täyttääkö tämä yhtiö tilausvastuulain edellytykset.

6.3. Tilausvälitysyhtiöiden luvanvaraisuuden merkitys Suomen huoltovarmuuden näkökulma

Toimintaympäristön nopean muutoksen yhteydessä vähemmällä huomiolla on taksialasta tullut esiin se, että taksitoiminnalla on tärkeä rooli Suomen huoltovarmuudessa. Taksiala kuuluu Huoltovarmuuskeskuksen logistiikkasektoriin. Tilausvälitysyhtiöt ohjauksessaan olevalla kalustolla vastaavat esimerkiksi poikkeusoloissa erityisryhmien - kuten vanhusten ja liikuntarajoitteisten ihmisten - mahdollisista evakuoinneista. Taksiala osallistuu tilausvälitysyhtiöiden kautta säännöllisesti yhteiskunnan keskeisten toimijoiden kuten aluehallintovirastojen ja Huoltovarmuuskeskuksen järjestämiin harjoituksiin.

Suomen huoltovarmuuteen liittyen tämän lainsäädäntöuudistuksen yhteydessä tulisi ottaa harkittavaksi, että taksialan tilausvälitysyhtiöt otettaisiin kriittisten alojen huoltovarmuutta koskevan sääntelyn piiriin samoin kuin linja-autoyrittäjät. Sääntelyllä tulisi nimenomaan saattaa taksialan

tilausvälitysyhtiöt toimimisvelvollisiksi, koska näiden yhtiöiden kautta on hyvinkin nopeasti mobiilisoitavissa erittäin merkittävä henkilöstökuljetus- ja kalustokuljetusresurssi viranomaisten käyttöön. Tämäkin on osaltaan painava peruste sille, että Suomeen muiden Pohjoismaiden tapaan saataisiin jo lainsäätäjän velvoittamana luotua luvanvarainen taksiliikenteen tilausvälitysyhtiöjärjestelmä.

6.4. Ehdotukset lainsäädäntömuutoksiksi tilausvälitysyhtiöiden toiminnan saattaminen luvanvaraisiksi

Voimassa olevan liikennepalvelulain 15 § säädetään tilausvälitysyhtiön selvitys- ja ilmoitusvelvollisuudesta. Edellä tässä lausunnossa esitettyihin perusteluihin viitaten ehdotetaan liikennepalvelulain 15 §:n muuttamista siten, että taksien tilausvälitysyhtiöiden toiminnasta tulisi luvanvaraista. Tästä syystä ehdotetaan liikennepalvelulain 15 §:n otsikon muuttamista sekä neljän uuden momentin lisäämistä pykälään alkuun seuraavasti:

Ehdotettu uusi otsikko

15 § Lupa tilausvälitysyhtiön toiminnan harjoittamiseen

Ehdotettu uusi 1 momentti

Tilausvälitysyhtiön harjoittamiseen vaaditaan lupa.

Ehdotettu uusi 2 momentti

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta luvan tilausvälitysyhtiö toiminnan harjoittamiseen yritykselle:

- 1) joka on 9 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen;
- 2) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;
- 3) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;
- 4) jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;
- 5) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin;
- 6) jos tämän momentin 2–6 kohdassa tarkoitettu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa;

Ehdotettu uusi 3 momentti

Sen lisäksi, mitä 2 momentissa säädetään, tilausvälitysyhtiön toiminnan harjoittamiseen liittyvän luvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijalla on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa. Myös luvanhakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia.

Ehdotettu uusi 4 momentti

Taksiliikenteen kuljetuksia saa Suomessa välittää vain luvan saanut tilausvälitysyritys.

Pykälän nykyiset 1 ja 2 momentti siirrettäisiin momenteiksi 5 ja 6.

Tilausvälitysyhtiöiden toiminnan siirtyessä luvanvaraiseksi esitetään viitaten edellä lausunnossa esitettyihin perusteluihin Suomen huoltovarmuuden parantamiseksi **liikennepalvelulain 18 §:ään** lisäystä taksien tilausvälitysyhtiöiden varautumisvelvollisuudesta.

Liikennepalvelulain 18 §:ää ehdotetaan muutettavaksi seuraavasti:

18 §

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja **tilausvälitysyhtiön** varautumisvelvollisuus

Henkilöliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa, tai tavaraliikenneluvan haltijan, jolla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa, **sekä edellä 15 §:ssä tarkoitetun tilausvälitysyhtiön** on varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin ja huolehdittava siitä, että yrityksen toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Luvanhaltijan on arvioitava toimintansa jatkuvuutta vaarantavat riskit ja osallistuttava toimintansa edellyttämällä tavalla valmiussuunnitteluun. Luvanhaltijan on laadittava valmiussuunnitelma, jonka laadinnassa on otettava huomioon yrityksen harjoittaman henkilö- tai tavaraliikenteen erityispiirteet.

VII VOIMAANTULO JA SIIRTYMÄSÄÄNNÖKSET

Luottamuksen palauttaminen taksialalle edellyttää ripeitä ja tehokkaista toimenpiteitä. Tästä syystä HTA katsoo, että lakiehdotukseen liittyvien siirtymäsäännösten mukaiset siirtymäajat tulisi asettaa mahdollisimman lyhyiksi. HTA:n käsityksen mukaan taksamittarien osalta ei tarvita lainkaan erillistä siirtymäaikaa muutoksen täytäntöönpanolle lain tultua voimaan. Myös rekisterikilpien ja muidenkin muutosten osalta siirtymäaikojen tulisi olla mahdollisimman lyhyet, korkeintaan 3 kuukauden mittaiset.

Helsingissä 6. kesäkuuta 2025

Helsingin Taksiautoilijat ry

Laati:

Varatuomari Keijo Suuripää

Luvan saanut oikeudenkäyntiavustaja

Lakiasiantomisto

Solinavia Oy

Rauduntie 24 A, 02130 Espoo

keijo.suuripaa@solinavia.fi

0400-620226