

Asia: VN/25768/2024

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Taksiliitto ry (jäljempänä ”Taksiliitto”) kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esitysluonnoksesta liikennepalvelulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta. Lausuntonaan Taksiliitto toteaa seuraavaa:

1 YLEISTÄ

Esitysluonnos on kattava vastaus nykyisen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017, jäljempänä ”liikennepalvelulaki”) valvonnan puutteisiin ja taksialan nykytilan haasteisiin. Se on kokonaisuus, jonka jokainen osa-alue on välttämätön yhteneväisten pelisääntöjen luomiseksi ammattimaiselle ja reilulle yrittäjyydelle. Vaatimukset taksamittarista, rekisteröinnistä ja liittämisestä liikenneluvalla sekä erityisistä taksikilvistä yhdistettynä koulutukseen ja osaamisen varmistamiseen, luovat yhdessä taksialan sääntelylle pohjan, jolla voidaan saavuttaa hallitusohjelman tavoitteet kuluttajien luottamuksen vahvistamisesta, saatavuuden edistämisestä, asiakasryhmien huomioimisesta sekä taksiliikenteen valvonnan tehostamisesta ja harmaan talouden kitkemisestä. On huomattava, että uudet ehdotetut vaatimukset ovat kokonaisuus, joista jokainen osa-alue on välttämätön tavoitteiden saavuttamiseksi ja riittävän valvonnan mahdollistamiseksi.

Vuoden 2018 uudistuksessa oli ajatuksena liiketoiminnan vapauttaminen jokaisen ulottuville. Ajo-osaaminen oli korkealla tasolla ja alan luotettavuus tuntui olevan helposti ylläpidettävissä vakaassa yhteiskunnassa. Taksialan vapautuminen johti kuitenkin harmaan talouden merkittävään lisääntymiseen sekä asiakkaiden turvallisuudentunteen heikkenemiseen. Kilpailun ja kuluttajien valintojen uskottiin pitävän kurissa ylilyönnit ja ongelmatapaukset. Sosiaalinen kontrolli toimii kuitenkin heikosti markkinasääntelynä silloin kun tarjottua palvelua on tarjolla erittäin paikallisesti, eikä kuluttajalla ole tosiasiallista mahdollisuutta vertailla palveluntuottajia.

Vuoden 2007 taksiliikennelain (217/2007) esitöissä on todettu yhtenä uudistamistarpeena, että lupia myönnetään niin paljon, että taksintarve tulee tyydytetyksi ja toisaalta niin vähän, että kaikki tai ainakin lähes kaikki luvanhaltijat saavat ainakin kohtuullisen toimeentulon. Lupia myönnettäessä pyrittiin turvaamaan maantieteellisesti myös oikea kapasiteetin jako. Yrittäjätoiminnan vakaus ja pitkäkestoisuus kuitenkin vaarantui vuoden 2018 uudistuksen yhteydessä, kun muun muassa harmaa talous sekä työperäinen hyväksikäyttö lisääntyi yrittäjätoiminnassa. Nyt ehdotetuilla toimenpiteillä voidaan vakauttaa yrittäjätoiminnan ennustettavuutta ja jatkuvuutta lisäämällä valvontaa harmaan talouden ja mm. työperäisen hyväksikäytön kitkemiseksi, ja saavuttamalla yhtenäiset lainsäädännön edellyttämät pelisäännöt taksialalle sekä takaamalla kohtuullinen yrittäjätulo.

Esitysluonnoksella pyritään korjaamaan nämä vuoden 2018 jälkeen alalle ilmaantuneet negatiiviset vaikutukset kuitenkin rajoittamatta kilpailuedellytyksiä, alan liiketoimintamahdollisuuksien kehittymistä taikka yrittäjyyden aloittamista. Esitysluonnos on sääntelytasoltaan muihin Pohjoismaihin verrattuna poikkeuksellisen kevyt ja sisältää vain välttämättömät toimenpiteet asiakkaiden turvallisuuden varmistamiseksi, alan luottamuksen palauttamiseksi sekä harmaan talouden torjumiseksi.

Esitysluonnokseen ei sisälly elementtejä, jotka estäisivät innovoinnin ja uusien liiketoimintamallien kehittymisen. Sen tavoitteena on tuottaa ennustettava sääntelykehikko vakioimalla alan parhaita käytänteitä. Esimerkiksi laitteissa on jatkossakin suosittava teknologiariippumattomuutta, mutta vaatimuksissa on välttämätöntä säilyttää mittauslaitedirektiivin mukaiset standardit väärinkäytösten ja lainsäädännön kiertämisen tehokkaaksi torjumiseksi ja valvonnan toteuttamiseksi. Nykyisin vallitseva ennakoimaton toimintaympäristö on luonut taksirytyksille epävarmuutta tulevaisuudesta ja heikentänyt investointihalukkuutta uusiin liiketoimintamalleihin.

Yritystoimintaa ohjaavaa lainsäädäntöä kehitettäessä on aina haettava tasapainoa yritystoiminnan vapauden ja tarvittavan sääntelyn välillä. Taksilain muutoksissa erilaiset yhteiskunnalliset vaikutukset ovat nousseet voimakkaasti esiin, ja siksi luvanvaraisilta toimijoilta on perusteltua edellyttää, että luvanvaraista toimintaa harjoitettaessa siihen liittyvät toimintaedellytykset ovat lainsäädännön ja toimivan yhteiskunnan vaatimusten edellyttämällä tasolla ja luotettavasti todettavissa. Nyt ehdotettu sääntely on välttämätöntä, jotta myös julkisten hankintojen ja alan kehittymiseen liittyvät olosuhteet saadaan yrittäjille läpinäkyviksi ja mielekkäiksi.

Alalle tulon ja yrittäjyyden aloittamisen tulee jatkossakin olla helppoa riittävän kuljettaja- ja yrittäjämäärän takaamiseksi. Alalle tulevien toimijoiden osalta on kuitenkin samalla välttämätöntä varmistaa, että toimintaedellytykset ovat tasolla, jota haavoittuvassa asemassa olevia erityisryhmiä, lapsia sekä muita henkilöitä ammatikseen kuljettavilta henkilöiltä on edellytettävä. Koulutuksen, koejärjestelyjen ja yleisesti ammattiosaamisen tulee tähdätä siihen, että alalle valikoituvat sille soveltuvat toimijat, jolloin henkilön taustasta riippuvat riskit on pyrittävä minimoimaan. Kyse on varsin henkilökohtaisesta, myös lapsille sekä haavoittuvassa asemassa oleville erityisryhmille

annettavasta palvelusta, usein tilanteessa, jossa ei ole läsnä muita henkilöitä tai valvontaa. Jokaisen asiakkaan on voitava luottaa kuljetuksen turvallisuuteen.

Kustannukset koulutuksesta, luvista ja laitteista liittyvät olennaisesti yrittäjyyteen, mutta niiden on oltava kohtuullisia tai kohtuullisessa ajassa kuolettavia yritystoiminnassa. Nyt esitettävät muutokset eivät aseta taksiyrittäjille sellaisia kohtuuttomia kustannuksia, jotka poikkeaisivat tavanomaisessa yritystoiminnassa syntyvistä kustannuksista. Lakisääteisiä velvoitteita on yritystoiminnasta riippumatta noudatettava, eikä näistä syntyviä kustannuksia tule pitää alalle tulon tai liiketoiminnan aloittamisen esteenä.

2 YHTEENVETO

1. Taksiliitto kannattaa esitysluonnoksessa ehdotettujen rikosnimikkeiden lisäämistä liikennepalvelulain 8 §:ään huomioitavaksi hyvämaineisuuden arvioinnissa.
2. Taksiliitto esittää lisättäväksi liikennepalvelulain 8 §:ään uutta momenttia seuraavasti: "Jos luonnollinen henkilö tai liikenteestä vastaava henkilö on asunut luvan hakemista edeltäneen 5 vuoden aikana vakituisesti muussa kuin Euroopan unionin jäsenvaltiossa, Pohjoismaissa tai keskinäistä oikeusapua rikosasioissa koskevan eurooppalaisen yleissopimuksen (SopS 30/1981) osapuolena olevassa valtiossa, tulee hyvämaineisuutensa arviointia varten hänen esittää tällaisen maan toimivaltaisen viranomaisen antama ote tai todistus rikosrekisteristä hyvämaineisuuden arviointia varten. Jollei maassa anneta edellä tarkoitettua otetta tai todistusta, niiden sijasta näytöksi voidaan hyväksyä alkuperämaan lainsäädännön mukainen valahtoinen tai vakuutuksella vahvistettu ilmoitus. Hyvämaineisuuden arvioinnissa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon tällaisesta otteesta, todistuksesta tai ilmoituksesta ilmenevät 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja rikoksia vastaavat rikokset siten kuin momentin 1–4 kohdissa on määrätty."
3. Taksiliitto esittää, että liikennepalvelulain 6 §:n 1 momenttiin tulisi asettaa taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykseksi uutena vaatimuksena yrityksen kuulumisen ennakkoperintälain (1118/1996) mukaiseen ennakkoperintärekisteriin. Lisäksi Taksiliitto esittää lisättäväksi 6 §:n 3 momenttiin vakituista asuinpaikkaa koskevan täsmennyksen siten, että myös luvanhakijana olevan luonnollisen henkilön vakituinen asuinpaikka tai luvanhakijana olevan oikeushenkilön rekisteröity kotipaikka tulee olla Suomessa.
4. Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä ehdotusta 6 a §:n muuttamisesta siten, että yrittäjäkokeen järjestämisen vastuu siirretään Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi.

5. Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä ehdotettua muutosta liikennepalvelulain 246 a §:ään koskien taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koesuorituksessa todettua vilppiä.
6. Taksiliitto esittää, että liikennepalvelulain 246 a §:n 2 momentin mukaisen karenssin määräaika pidennetään 12 kuukauteen sekä yrittäjäkokeen että taksinkuljettajan kokeen osalta.
7. Taksiliitto esittää, että hylätyn liikennepalvelulain 6 a §:n mukaisen yrittäjäkokeen ja 25 a §:n mukaisen taksinkuljettajan kokeen suorituksen jälkeen kokeeseen voi ilmoittautua uudelleen vasta 14 päivän kuluttua hyläystä suorituksesta. Mikäli koe on hylätty kolme kertaa peräkkäin, kokeeseen voi ilmoittautua uudelleen vasta 3 kuukauden kuluttua kolmannelta hyläystä suorituksesta.
8. Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä ehdotettuja muutoksia ajoneuvolain 99 §:ään, 101 §:ään ja 153 a §:ään koskien uutta taksien erityistä rekisterikilpeä. Taksiliitto esittää ajoneuvolain 153 a §:n säännöstä selkeytettäväksi sen osalta, että määräaikauskatsastuksessa on tarkoitus tarkistaa rekisteristä, ettei ajoneuvolle ole merkitty 101 §:n 4 momentissa tarkoitettua käyttökieltoa.
9. Taksiliitto esittää, että liikennepalvelulain 17 §:n 4 momentin tarkoittamalla tavalla varataksina käytettävään autoon tulee merkitä vaihtoehtoiseksi käyttötarkoitukseksi luvanvarainen käyttö. Varataksille myönnetään kahdet rekisterikilvet, joista toiset ovat taksikilvet. Kun varataksi otetaan käyttöön, tulee se liittää Traficomien palvelussa liikennelupa- ja ilmoittaa sen ajoneuvon rekisteritunnus, jonka tilalle varataksi tulee. Rikkoontunut ajoneuvo asetetaan tässä yhteydessä ajokieltoon, kunnes varataksi poistetaan taksikäytöstä. Varataksilla on tällöin kahdet rekisterikilvet samalla tunnuksella, jotka vaihdetaan käyttötarkoituksen mukaan. Vaihtoehtoisesti Taksiliitto esittää, että varataksin käytön tilapäisyys määritellään tarkemmin laissa, jolloin valvonnassa olisi mahdollista puuttua pitkäaikaiseen varataksien käyttämiseen.
10. Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä liikennepalvelulain 17 §:ään ehdotettua uutta vaatimusta taksiajoneuvon liittämisestä liikenneluvulle sekä vaatimusta luvanhaltijan rekisteröimisestä ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi.
11. Taksiliitto kannattaa ehdotettua muutosta liikennepalvelulain 262 a §:ään, jonka johdosta pykälän rangaistussäännös koskisi myös taksiliikenneluvanhaltijoita.
12. Taksiliitto esittää 15 a §:n 2 momenttia muutettavaksi siten, että taksimatkasta kerättävien tietojen säilyttämisessä käytettävänä kolmantena osapuolena toimiminen edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston lupaa. Nähdäksemme tulisi myös harkita keskitetyn tietovarannon rakentamista, mihin kaikki kolmannet osapuolet toimittaisivat tiedot säännöllisesti standardoidussa muodossa.

13. Taksiliitto kannattaa liikennepalvelulain 152 §:ään esitettyjä muutoksia koskien taksimatkan hinnoittelua ja hintatietojen esittämistä.
14. Taksiliitto kannattaa uutta 268 b §:ää koskien taksiliikenteen hinnoittelua koskevia rikkomuksia, mutta esittää että liikennevirhemaksun tulisi olla korkeampi kuin ehdotettu 100 euroa.
15. Taksiliitto kannattaa ehdotettua muutosta liikennepalvelulain 227 §:ään, jonka mukaan liikenneasioiden rekisteristä olisi mahdollista tehdä hakuja myös ajoneuvon yksilöivän rekisteritunnuksen perusteella.
16. Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä ehdotettuja muutoksia liikennepalvelulain 15 a §:ään ja ajoneuvolain 13 §:ään koskien mittauslaitelain vaatimukset täyttävän taksamittarin pakollisuutta taksina käytettävässä ajoneuvossa sekä taksamittarin käyttövelvoitetta.
17. Taksiliitto esittää liikennepalvelulain 152 §:ään lisättäväksi uutta vaatimusta taksamittarin käyttöön siten, että käytettäessä applikaatiota tai vastaavaa järjestelmää taksimatkan hinnan määrittelyyn, tulee tiedon matkan hinnasta siirtyä automaattisesti taksamittarille.
18. Taksiliitto kannattaa ajoneuvolain 195 §:n uutta momenttia koskien liikennevirhemaksua taksamittarivaatimuksen rikkomisesta.
19. Taksiliitto kannattaa uutta liikennepalvelulain 268 a §:ää koskien taksamittarin käyttöä koskevia rikkomuksia, mutta esittää, että liikennevirhemaksun tulisi olla korkeampi kuin ehdotettu 100 euroa. Lisäksi Taksiliitto esittää, että liikennevirhemaksu voidaan määrätä kuljettajalle myös silloin, jos kuljettaja ei käytä hinnaston mukaista taksaa hinnan määräytymisen perusteena, kun hinnan määrittelyssä tulee käyttää taksamittaria.
20. Taksiliitto kannattaa lisäystä liikennepalvelulain 25 §:n 2 momentin 2 kohtaan, jonka mukaan terveysvaatimusten täyttyminen tulisi todistaa enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annetulla lääkärintlausunnolla.
21. Taksiliitto kannattaa ehdotettua lisäystä liikennepalvelulain 25 §:n 2 momentin 3 kohtaan, jonka mukaisesti taksinkuljettajan ajolupa voitaisiin myöntää hakemuksesta, jos henkilö olisi enintään vuotta ennen taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämistä suorittanut taksinkuljettajan kokeen.

22. Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä esitysluonnoksessa ehdotettujen rikosten lisäämistä 25 §:n 3 momenttiin ajoluvan saamisen esteeksi.

23. Taksiliitto esittää lisättäväksi ajoluvan saamisen esteeksi myös seuraavia rikosnimikkeitä: rikoslain 31 luvun 4 §:n mukainen törkeä kiristys, 17 luvun 8 § ja 8 a §:n mukaiset laittoman maahantulon järjestämistä koskevat rikokset, 17 luvun 1 a §:n mukainen järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistuminen, 34 luvun mukaiset terrorismirikokset, liikennepalvelulain 262 §:n 1 momentin 1 kohdan mukainen luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen sekä liikennepalvelulain 264 §:n 1 momentin 1 kohdan mukainen toimiminen ilman taksinkuljettajan ajolupaa.

24. Taksiliitto esittää lisättäväksi liikennepalvelulain 25 §:ään uutta momenttia seuraavasti: ”Jos ajoluvan hakija on asunut luvan hakemista edeltäneen 5 vuoden aikana vakituisesti muussa kuin Euroopan unionin jäsenvaltiossa, Pohjoismaissa tai keskinäistä oikeusapua rikosasioissa koskevan eurooppalaisen yleissopimuksen (SopS 30/1981) osapuolena olevassa valtiossa, tulee ajoluvan myöntämisen edellytysten arviointia varten hänen esittää tällaisen maan toimivaltaisen viranomaisen antama ote tai todistus rikosrekisteristä. Jollei maassa anneta edellä tarkoitettua otetta tai todistusta, niiden sijasta näytöksi voidaan hyväksyä alkuperämaan lainsäädännön mukainen valahtoinen tai vakuutuksella vahvistettu ilmoitus. Liikenne- ja viestintävirasto ei saa myöntää taksinkuljettajan ajolupaa henkilölle, mikäli tällaisesta otteesta, todistuksesta tai ilmoituksesta ilmenee, että hakija on syylistynyt 25 §:n 3 momentissa tarkoitettua rikosta vastaavaan rikokseen ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen viiden vuoden aikana tai 4 momentissa tarkoitettua rikosta vastaavaan rikokseen ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen kolmen vuoden aikana.”

25. Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä ehdotettua muutosta 25 §:n 2 momentin 3 kohtaan ja 25 a §:ään, joissa asetetaan pakollinen vähintään 21 tunnin koulutuksen suorittaminen taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi.

26. Taksiliitto ei kannata 25 a §:n 4 momentin kirjausta muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritettun taksinkuljettajan kelpoisuuden tunnustamisesta. Mikäli muissa EU- ja ETA-valtioissa suoritettun kelpoisuuden tunnustaminen tullaan kuitenkin sisällyttämään lakiin, on ehdottomasti asetettava vaatimus siitä, että tällaisen taksinkuljettajan ajoluvan hakijan on kuitenkin enintään vuotta ennen taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämistä tullut suorittaa 25 a §:ssä tarkoitettu taksinkuljettajan koe sekä jäljempänä lisättäväksi esitetty taksinkuljettajan ajonäyte. Koevaatimuksen sisällyttäminen on välttämätöntä taksinkuljettajien yhteismitallisen osaamistason sekä riittävän suomen tai ruotsin kielen taidon varmistamiseksi.

27. Taksiliitto lisäksi ehdottaa, että liikennepalvelulain 26 a §:ssä asetettua erityisryhmien koulutuksen sisältöä sekä Liikenne- ja viestintäviraston määräästä erityisryhmien

kuljettajakoulutuksesta täsmennettäisiin päällekkäisyyksien poistamiseksi, kun 21 tunnin taksinkuljettajan koulutus säädetään pakolliseksi. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen kestoa laskettaisiin 14 tuntiin, josta 7 tuntia on teoriaa ja 7 tuntia käytännön harjoituksia.

28. Taksiliitto lähtökohtaisesti kannattaa 26 §:n ja 26 b §:n mukaista 7 tunnin täydennyskoulutusta ajoluvan uusimisen yhteydessä. Taksiliitto esittää kuitenkin, että täydennyskoulutuksen piiriin kuuluvien luvan uusivien taksinkuljettajien tulisi suorittaa uudelleen 25 a §:n mukainen taksinkuljettajan koe luvan uusimisen yhteydessä.

29. Taksiliitto esittää, että 26 b §:n mukainen täydennyskoulutus sekä edellä ehdotettu 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan kokeen uusiminen rajataan koskemaan vain taksinkuljettajan ajoluvan haltijoita, jotka eivät ole suorittaneet jo kumotun taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain (695/2009) 6 §:n mukaista koulutusta tai 12 §:n mukaista jatkokoulutusta.

30. Taksiliitto esittää, että liikennepalvelulakiin lisätään taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi uusi taksinkuljettajan ajonäyte, joka on osa taksinkuljettajan koesuoritusta kirjallisen kokeen rinnalla. Ajonäytteessä kuljettajan tulisi osoittaa riittävät taidot ajo- ja matkustajaturvallisuuteen liittyen ja kokeen tulisi mitata kokelaan osaamista laajasti ja monipuolisesti matkustajien turvallisuudesta, kommunikoinnista, ajoneuvon turvallisesta käytöstä, erilaisissa liikenneolosuhteissa ajamisesta, navigoinnista sekä päätöksenteosta liikenteessä.

31. Mikäli taksinkuljettajan ajonäytettä ei lisätä ajoluvan saamisen edellytykseksi, Taksiliitto esittää, että liikennepalvelulain 25 §:n 2 momentin 1 kohtaan muutetaan seuraavasti: ”Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle: 1) jolla on voimassa oleva ajo-oikeus, kuitenkin vähintään vuotta aikaisemmin Suomessa myönnetty B-luokan auton ajo-oikeus; Suomessa myönnetyn ajokortin lisäksi hyväksytään sellainen muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty ajokortti, joka tunnustetaan Suomessa ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaksi, jos hakija on kerryttänyt säännöllistä ajo-kokemusta Suomessa vähintään vuoden. Suomessa kertynyt vuoden ajokokemus tulee luotettavasti osoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle.”

32. Taksiliitto pitää 35 a §:ään esitettyjä muutoksia kannatettavana. Taksiliitto esittää, että 35 a §:n 2 momenttiin lisätään uusi kohta 6 seuraavasti: ”Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy hakemuksesta tässä pykälässä tarkoitetuksi koulutuksen järjestäjäksi koulutusorganisaation: 6) joka on merkitty ennakkoperintälain(1118/1996) mukaiseen ennakkoperintärekisteriin”.

33. Taksiliitto kannattaa 35 b §:ään ja 36 b §:ään esitettyjä muutoksia koskien koulutusorganisaation hyväksyntää, koulutusohjelman vahvistamista ja koulutuksen järjestäjän velvollisuuksia.

34. Taksiliitto esittää liikennepalvelulain 36 a §:ää muutettavaksi siten, että koulutuksesta vastaavalle henkilölle asetetaan seuraavat lisävaatimukset:

- 1) Koulutuksesta vastaavana henkilönä ei voi toimia henkilö, jos toisen koulutusorganisaation hyväksyntä, jonka koulutuksesta vastaavana henkilönä hän on toiminut, on peruutettu 242 §:n 2 momentin 2 tai 4 kohdan nojalla viimeisen kuluneen vuoden aikana; ja
- 2) Koulutuksesta vastaavana henkilönä ei voi toimia henkilö, joka ei 8 §:n mukaisesti ole hyvämaineinen.

35. Taksiliitto esittää liikennepalvelulain 36 a §:n 3 momenttia muutettavaksi seuraavasti: ”Edellä 25 a §:ssä tarkoitettua taksinkuljettajan koulutusta, 26 a §:ssä tarkoitettua taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta sekä 26 b §:ssä tarkoitettua taksinkuljettajan täydennyskoulutusta järjestävän koulutusorganisaation koulutuksesta vastaavalla henkilöllä tai yhdellä kyseiseen koulutukseen nimetyllä opettajalla tulee olla vähintään yhden vuoden kokemus päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta.” Viittaus 26 b §:n mukaiseen täydennyskoulutukseen lisättäisiin väliaikaisesti ja sen voimassaolo päättyisi 26 b §:n voimassaolon kanssa samaan aikaan.

36. Taksiliitto kannattaa liikennepalvelulain 193 a §:n otsikkoon esitettyä muutosta koskien koulutuksia ja koulutuksen järjestäjien toimintaa valvovaa viranomaista, jolloin otsikko kattaisi kaikkien laissa säädettyjen taksiliikenteen koulutusten ja koulutusten järjestäjien valvonnan.

37. Taksiliitto kannattaa liikennepalvelulain 265 §:ään esitettyjä muutoksia, joiden myötä jatkossa rangaistavaa olisi myös 25 a §:ssä ja 26 b §:ssä säädetty koulutus- tai koetoiminta ilman lain 35 a §:ssä tarkoitettua hyväksyntää. Taksiliitto huomauttaa, että lakiehdotukseen sisältyy kuitenkin viittausvirhe, joka on yksilöity jäljempänä.

38. Taksiliitto kannattaa esitettyä muutosta harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:ään, jolla laajennetaan selvityksen käyttötarkoitus koskemaan kaikkia liikennepalvelulaissa säänneltyjä taksiliikenteen alan koulutusorganisaatioiden hyväksyntöjen myöntämisiä ja peruuttamisia.

39. Taksiliitto esittää liikennepalvelulain 15 §:n taksamittarivaatimuksen siirtymäsäännöstä muutettavaksi siten, että vaatimus taksamittarin käyttöveloitteesta on voimassa 1.4.2026 alkaen. Vastaavasti 3. lakiehdotuksen taksamittaria koskevan ajoneuvolain 13 §:n 7 momentin muutoksen tulisi tulla voimaan 1.4.2026.

40. Taksiliitto esittää, että 1. lakiehdotuksen 17 §:n 2 momentin mukainen siirtymäaika, koskien ajoneuvon rekisteröintiä ja liittämistä liikenneluvalla asetetaan siten, että vaatimukset tulee täyttää viimeistään 31.3.2026 mennessä.
41. Taksiliitto pyytää arvioimaan, onko 1. lakiehdotuksen 227 §:n 1 momentin 1 kohdan mukainen tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä mahdollista säätää voimaan tulevaksi 31.3.2026.
42. Taksiliitto huomauttaa, että 2. lakiehdotuksen voimaantuloon sisältyy jäljempänä tarkemmin yksilöity ristiriita. Taksiliitto toteaa, että voimaantuloa ja siirtymäsäännöstä tulee selkeyttää ristiriidan poistamiseksi ja väliaikaisen 26 b §:n tulee olla voimassa niin pitkään, kunnes kaikki ennen muutetun 25 a §:n voimaantuloa voimassa olevat tai vireillä olevat taksinkuljettajan ajoluvat on uusittu.
43. Taksiliitto pyytää arvioimaan, ovatko ajoneuvolain 99 §, 101 § sekä 153 a § muutokset mahdollista saattaa voimaan nopeammalla aikataululla. Taksilipiä koskevan lakiehdotuksen siirtymäajan tulisi olla mahdollisimman lyhyt.
44. Taksiliitto kannattaa ehdotusta liikennepalvelulain 246 §:n 5 momentin muuttamisesta siten, että viittaus lupaviranomaiseen vaihdettaisiin viittaukseksi poliisiin.
45. Taksiliitto esittää seuraavaa muutosta liikennepalvelulain 246 §:n 3 momenttiin: ”Jos on todennäköistä, että taksinkuljettajan ajoluvan haltija on syyllistynyt 25 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun rikokseen taikka 2 kohdassa tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, vapauteen kohdistuvaan rikokseen, ryöstöön, ampuma-aserikokseen, vaarallisen esineen hallussapitoon liittyvään rikokseen, kiristykseen, järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistumiseen tai terrorismirikokseen, ja matkustajien turvallisuus sitä edellyttää, poliisi voi peruuttaa ajoluvan väliaikaisesti. Väliaikainen peruuttaminen on muutoksenhausta huolimatta voimassa, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu. Jos syyte raukeaa, ajolupa on viivytyksettä palautettava haltijalleen, jollei syytä ajoluvan peruuttamiselle muuten ole.”
46. Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi mahdollistaa ajantasainen tiedon siirtyminen rikoksista, jotka voivat johtaa 8 §:ssä tarkoitetun hyvämaineisuuden menettämiseen sekä riittävät valtuudet taksiliikenneluvan haltijoiden rikostaustan säännönmukaiseen seuraamiseen.

3.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Nykytilan arvioinnissa on kuvattu hyvin taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiin nykyisin liittyviä haasteita. Nykytilan kuvauksessa ei ole kuitenkaan kattavasti huomioitu taksissa tapahtuneiden rikosten, kuten seksuaalirikosten, merkittävää nousua vuoden 2018 jälkeen. Luvanhaltija on vastuussa monilta osin taksinkuljettajan toiminnasta, mistä syystä on välttämätöntä, että myös luvanhaltijoiden vakavat toiseen henkilöön kohdistuvat rikokset voidaan jatkossa huomioida hyvämaineisuuden arvioinnissa.

Nykytilan arvioinnissa ei ole myöskään tunnistettu haastetta, joka liittyy sellaisten henkilöiden rikostaustan tarkastamiseen, jotka ovat asuneet vakituisesti ulkomailla ennen taksiliikenneluvan hakemista. Rikosrekisteriin merkitään rangaistusta koskeva tieto ainoastaan, jos tuomio on annettu toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa, Pohjoismaissa, keskinäistä oikeusapua rikosasioissa koskevan eurooppalaisen yleissopimuksen (SopS 30/1981) osapuolena olevassa valtiossa tai tieto muualla annetusta tuomiosta on tullut rikosrekisterin pitäjälle virkateitse. Myöskään sakkorekisteristä eivät lähtökohtaisesti ilmene ulkomailla tuomitut sakkorangaistukset. Mikäli taksiliikenneluvan hakijana oleva luonnollinen henkilö tai liikenteestä vastaava henkilö on ennen taksiliikenneluvan hakemista asunut vakituisesti maassa, jossa annettuja tuomioita ei merkitä Suomessa rikosrekisteriin, ei tällaisen henkilön hyvämaineisuutta pystytä todellisuudessa nykyisin arvioimaan.

Lisäksi nykytilan yhtenä ongelmana on taksiliikenneluvan peruuttamiseen liittyvät haasteet. Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen muun muassa, jos luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Taksiliiton tietojen mukaan haasteena nykyisin on erityisesti se, ettei Liikenne- ja viestintävirasto saa tietoa esimerkiksi rikoksista, jotka saattaisivat johtaa hyvämaineisuuden menettämiseen. Siten taksiliikenneluvan myöntämisen jälkeen tehdyt rikokset eivät käytännössä useinkaan johda taksiliikenneluvan edellytysten uudelleenarviointiin ja luvan peruuttamiseen.

3.2 Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu

Nykytilan arvioinnissa on kuvattu hyvin valvontaan liittyviä haasteita. Kuvauksesta puuttuu eräs asiakkaiden harhauttamisen muoto, joka on valitettavan yleinen ennalta tilaamattomissa kuljetuksissa. Hinnastossa voidaan ilmoittaa yksi hinta ja matkan hinnanmäärityksessä käytetään lopulta muuta hintaa. Haasteena valvonnan ja kyseisen käytännön karsimisen osalta on se, ettei virheellisten hintatietojen antamista ole sanktioitu.

Taksin tunnistamiseen liittyvä haaste on myös nykyinen vara-autokäytäntö. Liikennepalvelulain 17 §:n 4 momentti mahdollistaa yksityiskäyttöön rekisteröidyn auton käyttämisen tilapäisesti taksina. Vaikka säännöksen mahdollistama poikkeus on tarkoitettu sovellettavaksi ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaan korvaavaan ajoneuvoon, säännöksen mahdollistamaa poikkeusta väärinkäytetään ja yksityiskäyttöön rekisteröityä autoa käytetään taksina vakituisesti. Näiden väärinkäytösten valvonta ei ole tällä hetkellä käytännössä mahdollista. Helsingissä tehdyssä Mystery Shopping -tutkimuksessa kävi ilmi, että 20 prosenttia viikonloppuisin taksiasemilla päivystävistä autoista oli yksityiskäyttöön rekisteröityjä.

Nykytilan kuvausta koskevassa osiossa ei myöskään huomioida harmaaseen talouteen liittyviä sosiaalisen median kyytiryhmiä. Näiden ryhmien kautta välitetään pimeitä takseja hyvinkin vilkkaasti ja säännönmukaisesti. Kyseisissä ryhmissä on useita kymmeniä tuhansia jäseniä eri kaupungeissa ja niissä välitetään avoimesti kuljetuksia korvausta vastaan.

3.3 Taksamittari ja taksimatkaista kerättävät tiedot

Nykyisen liikennepalvelulain 15 a §:n mukaan taksimatkaista on kerättävä sähköisessä muodossa tiedot kuljetuksen suorittaneesta yrityksestä, ajoneuvosta ja kuljettajasta. Lisäksi taksimatkaista tulee kerätä tiedot matkan pituudesta, ajankohdasta, ajallisesta kestosta, hinnasta ja maksutavasta. Tietojen keräyksen tulee tapahtua taksamittarilla tai vaihtoehtoisesti muulla laitteella tai järjestelmällä. Tällaisen vaihtoehtoisen laitteen osalta haasteena on nykyisin epäluotettavuuden lisäksi se, ettei niille ole olemassa hyväksyntämenettelyä. Tästä seuraa, ettei niitä voida käytännössä valvoa millään tavoin, vaan minkä tahansa ”vekottimen” voidaan väittää olevan taksamittaria vastaava laite. Tällaisen laitteen keräämien tietojen paikkansa pitävyydestä ei voida millään tavoin varmistua. Valvonnan vaikeutta kuvaa parhaiten se, ettei vastaavan laitteen olemassaoloa taikka vaatimusten mukaisuutta tarkisteta edes vuosikatsastuksen yhteydessä. Taksamittarin osalta sen sijaan vuosikatsastuksen arviointikohteisiin on määritelty hyvin tarkka kriteeristö ja taksamittarilla tiedot kerätään kaikkien ajoneuvojen osalta standardoidusti ja yhteismitallisesti.

Toimialan ominaispiirteisiin kuuluu liikkuvuus, joka aiheuttaa erityishaasteita valvonnassa. Siten on luontevaa valvoa suoritteita suoraan niiden lähteeltä autoon kiinteästi asennetulla laitteella.

Tietojen keräämisen osalta haasteena on nykyisin myös se, että käytettäessä taksamittarin sijasta muuta laitetta, yhden auton tietoja voi olla usean kolmannen osapuolen hallussa. Tällöin esimerkiksi verotarkastuksen yhteydessä ei voida varmistua siitä, että verottajan käytössä olisi täydelliset tiedot kaikista ajoneuvolla suoritetuista taksimatkoista. Ainoa tapa varmistua tietojen täydellisyydestä olisi kerätä tieto auton kokonaisajosuoritteesta. Kokonaisajosuoritemäärien luotettavaan keräämiseen ainoa vaihtoehto on kiinteästi autoon asennettava laite, joka on kalibroitu kyseiseen autoon.

3.4 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

Nykytilan arvioinnissa on kuvattu hyvin taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksiin liittyvää nykytilaa ja havaittuja puutteita.

Nykytilan kuvauksessa ei ole kuitenkaan tuotu esiin liikenneonnettomuuksien merkittävää kasvua taksiliikenteessä vuoden 2018 jälkeen. Vahinkojen määrässä vuonna 2018 tapahtunut alan vapautus näkyy siten, että vahinkojen määrä ajosuoritteisiin suhteutettuna kasvoi 48 % vuoteen 2017 verrattuna. Taksit aiheuttivat vuonna 2017 1,7 liikennevahinkoa 100 000 ajokilometriä kohden. Vuonna 2019 suhdeluku oli 2,8, ja ajosuoritteeseen suhteutettuna vahinkoalttius lisääntyi siten 66 %. Tarkastelun lähteenä on käytetty onnettomuusmäärien osalta Liikennevakuutuskeskuksen tilastoja liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määristä ja ajosuoritteiden osalta Tilastokeskuksen julkaisemaa julkisen liikenteen suoritetilastoa. Vuosien 2020–2023 välillä taksin aiheuttamissa liikenneonnettomuuksissa menehtyi 4 ihmistä, kun vuosina 2014–2018 ei taksin aiheuttamassa onnettomuudessa menehtynyt yhtään henkilöä.

Nykytilan kuvauksessa ei ole myöskään tuotu esiin ongelmallisuutta, joka liittyy taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksenä olevaan ajo-oikeuteen. Liikennepalvelulain mukaan taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytyksenä on voimassa oleva ajo-oikeus, kuitenkin vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-luokan auton ajo-oikeus. Suomessa myönnetyn ajokortin lisäksi hyväksytään sellainen muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty ajokortti, joka tunnustetaan Suomessa ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaksi. Joissakin EU- ja ETA-alueiden valtioissa myönnettyjen ajo-oikeuksien osalta on havaittu, etteivät näissä maissa ajo-oikeuden omaavien henkilöiden osaamis- ja taitotaso vastaa Suomessa ajo-oikeuden edellyttämää vaatimustasoa. Lisäksi vastaan on tullut myös tilanteita, joissa todistus ajo-oikeudesta on väärennetty tai vilpillisesti esimerkiksi maksua vastaan hankittu muussa EU- tai ETA-alueen valtiossa.

Suomessa esimerkiksi sääolosuhteet poikkeavat merkittävästi muista EU- tai ETA-alueen maista edellyttäen erityistä osaamista, johon liittyvä taitotaso varmistetaan Suomessa suoritettavan kuljettajantutkinnon yhteydessä. Toisaalta myös Suomessa ajokortin suorittaneiden taksinkuljettajien ajotaidossa ja liikennesääntöjen noudattamisessa voi olla merkittäviäkin puutteita. Koska taksinkuljettajan ajoluvan edellytyksenä ei nykyisin ole ajokoetta/ajonäytettä tai myöskään vaatimusta siitä, että hakijalla tulee olla tietty määrä ajokokemusta Suomessa, on tämä johtanut siihen, etteivät kaikki taksinkuljettajan ajoluvan saaneet henkilöt omaa sellaista osaamis- ja taitotasoa, jota Suomessa toimivalta ammattikuljettajalta tulisi edellyttää.

Nykytilan arvioinnissa on kuvattu hyvin sitä, kuinka kuluttajien näkemysten mukaan taksialan turvallisuus ja laatu on merkittävästi heikentynyt vuoden 2018 jälkeen. Erityisesti turvallisuudentunne on heikentynyt pääkaupunkiseudulla. Kyselytutkimusten perusteella voidaan todeta, että tavoite luottamuksen palauttamisesta on aiheellinen. Taksissa tapahtuneiden epäiltyjen rikosten, kuten seksuaalirikosten, määrä on noussut merkittävästi 2018 jälkeen, jolloin

taksinkuljettajan ajoluvan vaatimuksia kevennettiin. Seurauksena on ollut yleinen epäluottamus koko alaa kohtaan.

3.5 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta

Koulutusorganisaatioiden hyväksyntää ja valvontaa koskevassa nykytilan kuvauksessa ei ole huomioitu koulutusorganisaatiotoimintaan liittyvää harmaan talouden harjoittamista. Harmaan talouden harjoittamista sisältyy nykyisin myös koulutusorganisaatioiden toimintaan, jota tulisi pyrkiä torjumaan koulutusorganisaatioiden tehokkaalla valvonnalla. Koulutusorganisaatioiden toiminnassa saatetaan nykyisin laiminlyödä esimerkiksi verovelvoitteita sekä muita liiketoiminnan pakollisia velvoitteita. Lisäksi jotkin koulutusorganisaatiot saattavat vilpillisesti myydä koulutus- ja koetodistuksia maksua vastaan taksiliikennelupaa hakeville tahoille, ilman että hakija todellisuudessa suorittaa koetta ja koulutusta.

Koulutusorganisaation hyväksynnän peruuttamisella ei ole nykyisin tehokasta vaikutusta. Koulutusorganisaatioiden vastuuhenkilöt ovat perustaneet uusia koulutusorganisaatioita heti hyväksynnän peruuttamisen jälkeen taikka ovat saattaneet hakea hyväksynnän etukäteisesti varmuuden vuoksi usealle eri yritykselle, minkä vuoksi hyväksynnän peruuttaminen ei todellisuudessa johda sillä tavoiteltuihin päämääriin.

4 TAKSILIIKENNELUVAN MYÖNTÄMISEN EDELLYTYKSIÄ KOSKEVAT EHDOTUKSET JA NIIDEN PERUSTELUT

4.1 Hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioitavat rikokset

Rikosnimikkeiden lisääminen

Taksiliitto kannattaa hallituksen esitysluonnoksessa ehdotettujen rikoksien lisäämistä hyvämaineisuuden arviointia koskevaan 8 §:ään. Muutosten voidaan nähdä parantavan asiakkaiden turvallisuutta ja lisäävän laajemmin taksialan ja koko ammattiliikenteen luottamusta.

Kuten esitysluonnoksessa on todettu, rikoslain 20 luvun ja 21 luvun osalta kyseessä ovat hyvin vakavat rikokset toista henkilöä kohtaan, jotka vaikuttavat olennaisesti henkilön luotettavuuteen. Luvanhaltija on myös vastuussa monilta osin taksinkuljettajan toiminnasta, mistä syystä on perusteltua, että myös luvanhaltijoiden vakavat toiseen henkilöön kohdistuvat rikokset voitaisiin huomioida hyvämaineisuuden arvioinnissa. Rikoslain 20 luvun ja 21 luvun mukaisten henkeen ja

terveyteen kohdistuvien sekä seksuaalirikosten lisääminen hyvämaineisuuden arviointiin on siten välttämätöntä asiakkaiden turvallisuuden ja alan luottamuksen parantamiseksi.

Esitysluonnoksessa ehdotetaan huomioitavaksi hyvämaineisuuden arvioinnissa myös petos- ja maksuvälinerikoksia. Merkittävänä ongelmana taksialalla on nykyisin myös maksuvälinepetokset ja maksuvälinerikokset. Lisäksi alalla vallitsee nykyisin vahvasti harmaan talouden eri muodot. Taksia käyttävät paljon heikommassa asemassa olevat henkilöt, lapset sekä haavoittuvassa asemassa olevat erityisryhmät. Asiakkaalla voi olla myös rajatut mahdollisuudet kuljetuksen jälkeen saada luotettavaa tietoa siitä, minkä liikenneluvan haltijan taksia asiakas on käyttänyt. Vuoden 2018 jälkeen muun muassa liikaveloitukset sekä maksuvälineiden luvaton käyttö on lisääntynyt taksialalla merkittävästi. Taksiliiton tietojen mukaan kuluttajien ilmoittamat väärinkäytökset ja muut valitukset ovat lisääntyneet yli 50 prosentilla vuodesta 2018. Maksuvälinerikosten ja petosten lisääminen hyvämaineisuuden arviointiin lisää asiakkaiden luottamusta siihen, että liikenneluvan haltija on rehellinen toimija ja luotettava maksuvälineiden käsittelijä. Lisäksi näiden rikosten huomioiminen ehkäisee epärehellisten toimijoiden päätymistä alalle ja siten torjuu harmaan talouden harjoittamista taksialalla.

Rikostaustan tarkastaminen ulkomailta

Taksiliitto ehdottaa tarkennusta hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioitavien 8 §:n mukaisten tuomioiden tarkastamiseen siten, että jos luonnollinen henkilö tai liikenteestä vastaava henkilö on asunut luvan hakemista edeltäneen 5 vuoden aikana vakituisesti muussa kuin Euroopan unionin jäsenvaltiossa, Pohjoismaissa tai keskinäistä oikeusapua rikosasioissa koskevan eurooppalaisen yleissopimuksen (SopS 30/1981) osapuolena olevassa valtiossa, tulee hyvämaineisuutensa arviointia varten hänen esittää tällaisen maan toimivaltaisen viranomaisen antama ote tai todistus rikosrekisteristä hyvämaineisuuden arviointia varten. Jollei maassa anneta edellä tarkoitettua otetta tai todistusta, niiden sijasta näytöksi voidaan hyväksyä alkuperämaan lainsäädännön mukainen valahtoinen tai vakuutuksella vahvistettu ilmoitus. Hyvämaineisuuden arvioinnissa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon tällaisesta otteesta, todistuksesta tai ilmoituksesta ilmenevät 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja rikoksia vastaavat rikokset siten kuin momentin 1–4 kohdissa on määrätty.

Rikosrekisteriin merkitään tiedot tuomioistuinratkaisuista, joilla Suomen kansalainen ja Suomessa pysyvästi asuva ulkomaalainen on ulkomailla tuomittu rikosrekisterilain 2 §:n 1 momentissa mainittua seuraamusta vastaavaan seuraamukseen. Rangaistusta koskeva tieto merkitään rikosrekisteriin kuitenkin vain, jos tuomio on annettu toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa, Pohjoismaissa, keskinäistä oikeusapua rikosasioissa koskevan eurooppalaisen yleissopimuksen (SopS 30/1981) osapuolena olevassa valtiossa tai tieto muualla annetusta tuomiosta on tullut rikosrekisterin pitäjälle virkateitse. Myöskään sakkorekisteristä eivät lähtökohtaisesti ilmene ulkomailla tuomitut sakkorangaistukset. Mikäli taksiliikenneluvan hakijana oleva luonnollinen henkilö tai liikenteestä vastaava henkilö on ennen taksiliikenneluvan hakemista asunut vakituisesti maassa, jossa annettuja tuomioita ei merkitä Suomessa rikosrekisteriin, ei tällaisen henkilön hyvämaineisuutta pystytä todellisuudessa arvioimaan. Näin ollen hyvämaineisuuden arvioimiseksi on

välttämätöntä, että taksiliikenneluvan hakijan on jatkossa esitettävä ote tai todistus, josta ilmenevät myös tällaisessa muussa maassa annetut tuomiot taikka että tällaisten tuomioiden selvittäminen mahdollistetaan muilla keinoin.

4.2 Ennakkoperintärekisteriin kuulumisen ja vakituinen asuinpaikka

Taksiliitto esittää, että taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykseksi tulisi asettaa uutena vaatimuksena yrityksen kuulumisen ennakkoperintälain (1118/1996) mukaiseen ennakkoperintärekisteriin.

Ennakkoperintärekisteriin merkitsemisen tarkoitus on osoittaa, ettei suorituksen maksajan tarvitse tehdä maksusta ennakonpidätystä, vaan rekisteriin merkitty toimija huolehtii ennakkoverojen maksamisesta itse. Ottaen huomioon taksiliiketoiminnan luonteen, on asiakkaiden kannalta käytännössä välttämätöntä, että taksiliikenneluvan haltija kuuluu ennakkoperintärekisteriin. Ennakkoperintärekisteriin kuulumisen myös kertoo yrityksen luotettavuudesta asiakkaille ja osoittaa, että yritys noudattaa verotukseen liittyviä velvollisuuksia. Rekisteriin merkitsemisen esteenä ovat esimerkiksi hakijan olennaiset verotukseen tai kirjanpitoon liittyvien velvollisuuksien laiminlyönnit. Ennakkoperintärekisteriin kuulumisen lisääminen taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykseksi torjuisi siten myös harmaan talouden harjoittamista sekä lisäisi yleisesti taksialan luottamusta ja läpinäkyvyyttä.

Lisäksi Taksiliitto esittää lisättäväksi 6 §:n 3 momenttiin vakituista asuinpaikkaa koskevan täsmennyksen siten, että myös luvanhakijana olevan luonnollisen henkilön vakituinen asuinpaikka tai luvanhakijana olevan oikeushenkilön rekisteröity kotipaikka tulee olla Suomessa.

4.3 Yrittäjäkokeen siirtäminen Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi

Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä ehdotusta 6 a §:n muuttamisesta siten, että yrittäjäkokeen järjestämisen vastuu siirretään Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi.

Yhtenä nykytilan merkittävänä haasteena on yrittäjäkokeen järjestämisvastuun kohdistuminen koulutusorganisaatioihin. Tämä on johtanut siihen, että yrittäjäkoulutuksia ja -kokeita järjestävät kaupalliset koulutusorganisaatiot saattavat pyrkiä siihen, että kaikki yrittäjäkoulutukseen ja -kokeeseen osallistuvat tahot läpäisevät yrittäjäkokeen. Tällöin koulutus tähtää puhtaasti kokeen läpäisyyn eikä mittaa alalla käytännön työssä tarvittavien taitojen hallintaa. Äärimmäisissä tapauksissa yrittäjäkokeen voi nykyisin läpäistä käytännössä vain maksamalla yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen hinnan koulutusorganisaatiolle. Yrittäjäkokeet eivät siksi ole nykyisin millään lailla vertailukelpoisia ja kokeen läpäisseiden henkilöiden osaamistasoissa on merkittäviä eroja. Siirtämällä

vastuu yrittäjäkokeen järjestämisestä Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi, voidaan varmistua siitä, että kaikilla taksiliikenneluvan haltijoilla on riittävä ja yhteismitallinen osaamisen vähimmäistaso, jota taksiliikenteen harjoittaminen edellyttää.

Yrittäjäkokeen järjestämisen vastuun siirtäminen Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi todennäköisesti myös parantaa yrittäjäkokeen valtakunnallista kattavuutta, jolla on positiivisia vaikutuksia taksiyrittäjyyden aloittamiseen sijoittautumisalueesta riippumatta ja siten välillisesti myös saatavuuteen.

4.4 Yrittäjäkokeen ja taksinkuljettajan kokeen hylkäämiseen johtava vilppi

Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä ehdotettua muutosta liikennepalvelulain 246 a §:ään koskien taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koesuorituksessa todettua vilppiä.

Taksiliitto esittää kuitenkin, että 246 a §:n 2 momentin mukaisen karenssin määräaika pidennetään 12 kuukauteen sekä yrittäjäkokeen että taksinkuljettajan kokeen osalta. Vilpillisen toiminnan seuraamukset tulisivat olla riittävän ankaria vilpin tehokkaaksi ehkäisemiseksi eikä 6 kuukauden mittainen karenssi ole Taksiliiton näkemyksen mukaan riittävä.

Taksiliitto esittää lisäksi, että hylätyn yrittäjäkokeen tai taksinkuljettajan kokeen jälkeen kokeeseen voisi ilmoittautua uudelleen vasta 14 päivän kuluttua hylätystä suorituksesta. Mikäli koe on hylätty kolme kertaa peräkkäin, kokeeseen voisi ilmoittautua uudelleen vasta 3 kuukauden kuluttua kolmannelta hylätystä suorituksesta. Nämä muutokset poistaisivat tehokkaasti vilpin mahdollisuutta kokeessa.

Vilpillinen toiminta sekä yrittäjäkokeessa että taksinkuljettajan kokeessa on nykyisin merkittävä ongelma, mahdollistaen lupien hankkimisen täysin ilman luvan saamisen edellytyksenä olevaa osaamista. Vilpillinen toiminta yrittäjäkokeessa ja taksinkuljettajan kokeessa on nykyisin järjestäytynyttä ja suunnitelmallista. Alalle on ilmaantunut tahoja, jotka muun muassa järjestelmällisesti avustavat yrittäjäkokeen ja taksinkuljettajan kokeen suorittamisessa vilpillisesti, tarjoamalla maksua vastaan palvelua, jossa kokeen suorittaa toinen henkilö luvan hakijan puolesta. Tällaisen laajamittaisen vilpillisen toiminnan poistamiseksi on välttämätöntä, että vilppiin voidaan tehokkaasti puuttua myös jälkikäteisesti ja että myös yrittäjäkokeen osalta asetetaan vilpillisestä toiminnasta seuraava karenssi, joka on pituudeltaan riittävä.

Lisäksi kokeeseen saatetaan nykyisin osallistua monta kertaa peräkkäin, pyrkimyksenä läpäistä koe ilman kokeen edellyttämää osaamistasoa kattavasti kaikista kokeen osa-alueista. Tämän vuoksi

hylätyn taksinkuljettajan kokeen tai yrittäjäkokeen jälkeen tulisi asettaa määräaikainen kiello ilmoittautua kokeeseen heti uudelleen.

5 TAKSIEN TUNNISTAMISTA, VALVONTAA JA HINNOITTELUA KOSKEVAT EHDOTUKSET JA NIIDEN PERUSTELUT

5.1 Taksien tunnistaminen

Erityiset rekisterikilvet

Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä muutoksia ajoneuvolain 99 §:ään, 101 §:ään ja 153 a §:ään koskien uutta taksien erityistä rekisterikilpeä. Kyseessä on tärkeä osa kokonaisuutta, jolla mahdollistetaan tehokas valvonta, niin viranomaisten kuin asiakkaiden toimesta.

Taksiliitto toteaa, että rekisterikilpeä koskevat uudet vaatimukset eivät nosta kynnystä ryhtyä taksiyrittäjäksi, eikä niistä aiheutuva 13 euron kustannus muodostu yrittäjille kohtuuttomaksi. Erillinen taksikilpi ei myöskään estä osa-aikaista taksiliiketoiminnan harjoittamista, mutta sillä voidaan varmistaa, että myös osa-aikaisesti taksiliiketoimintaa harjoittavat tahot noudattavat jo nykyisin lainsäädännössä taksiliikenteelle asetettuja vaatimuksia.

Kun taksissa on viranomaisen myöntämä tunniste, mahdollistaa se viranomaisvalvonnan lisäksi myös asiakkaiden toimesta tapahtuvan valvonnan. Ajoneuvolain 101 §:ään esitetty lisäys ajoneuvon määraamisestä ajokieltoon, mikäli kilven myöntämisen edellytykset eivät täytyisi, on myös olennainen parannus nykytilanteeseen. Ajokielto varmistaa liikennöinnin loppumisen tilanteissa, joissa liikennelupa joudutaan perumaan. Asiakkaat voivat siten itse varmistua siitä, että taksikilven omaavalla taksilla on voimassa oleva liikennelupa ja että liikennöitsijä on myös muutoin huolehtinut lakisääteisistä velvoitteistaan. Nykyinen vaatimus taksikuvusta ei ole riittävä, sillä kyseessä ei ole viranomaisen myöntämä tunniste, eikä asiakas voi pelkän taksikuvun perusteella varmistua siitä, että taksilla on voimassa oleva liikennelupa ja että taksi on rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön. Käytännössä kuka tahansa voi ostaa taksikuvun ja asentaa sen ajoneuvoon. Kansainvälisessä vertailussa on todettu erityiset rekisterikilvet toimivaksi ratkaisuksi taksikuvun rinnalle.

Taksiliitto esittää ajoneuvolain 153 a §:n säännöstä selkeytettäväksi sen osalta, että määräaikaikatsastuksessa on tarkoitus tarkistaa rekisteristä, ettei ajoneuvolle ole merkitty 101 §:n 4 momentissa tarkoitettua käyttökieltoa.

Varatakseja koskevat vaatimukset

Erityisrekisterikilpien osalta on kuitenkin ratkaistava haaste koskien varataksien tunnisteita. Liikennepalvelulain 17 §:n 4 momentti mahdollistaa yksityiskäyttöön rekisteröidyn auton käyttämisen tilapäisesti taksina rikkoontuneen ajoneuvon tilalla. Esitysluonnoksen mukaisesti myöskään ehdotettua taksikilpeä koskevaa vaatimusta ei sovellettaisi näihin varataksisiin. Mikäli taksikilpivaatimusta ei sovelleta varataksisiin, syntyy tästä merkittävä väärinkäytösten riski, sillä valvonnassa ei voida varmistua siitä kierretäänkö ajoneuvolain 99 §:n vaatimusta väittämällä, että kyseessä on tilapäisesti käytössä oleva varataksi. Jo nykyisin liikennepalvelulain 17 §:n 4 momentin mukaista poikkeusta väärinkäytetään ja yksityiskäyttöön rekisteröityä autoa käytetään taksina vakituisesti.

Väärinkäytösten estämiseksi Taksiliitto esittää, että varataksina käytettävään autoon tulee merkitä vaihtoehtoiseksi käyttötarkoitukseksi luvanvarainen käyttö. Varataksille myönnettäisiin tällöin kahdet rekisterikilvet, joista toiset ovat taksikilvet. Kun varataksi otetaan käyttöön, tulisi se liittää Traficomien palvelussa liikennelupa- ja ilmoittaa sen ajoneuvon rekisteritunnus, jonka tilalle varataksi tulee. Rikkoontunut ajoneuvo tulisi tässä yhteydessä asettaa ajokieltoon, kunnes varataksi poistetaan taksikäytöstä. Näin ollen varataksilla voisi olla kahdet rekisterikilvet samalla tunnuksella, jotka vaihdettaisiin käytön mukaan.

Mikäli edellä esitetty vaihtoehto ei olisi toteuttamiskelpoinen, esitämme vaihtoehtoisesti, että varataksien käytön tilapäisyys määritellään tarkemmin laissa, jolloin valvonnassa olisi mahdollista puuttua pitkäaikaiseen perusteettomaan varataksien käyttämiseen.

5.2 Valvonta ja hinnoittelu

Rekisteröinti yksinomaiseen hallintaan ja liittäminen liikenneluvalle

Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä liikennepalvelulain 17 §:ään ehdotettua uutta vaatimusta taksiajoneuvon liittamisestä liikenneluvalle sekä vaatimusta luvanhaltijan rekisteröimisestä ajoneuvon haltijaksi. Vaatimus taksiajoneuvon liittamisestä liikenneluvalle yhdistettynä vaatimukseen luvanhaltijan rekisteröimiseksi ajoneuvon haltijaksi mahdollistavat tehokkaan valvonnan. Vaatimus tehokkaasti estää myös toisen lukuun liikennöintiä, mikä on valitettavan yleistä tällä hetkellä. Nykytilan osalta lainsäädäntö ei mahdollista tehokasta valvontaa. Tällä hetkellä liikenneluvan olemassaolo todistetaan liikenteessä tapahtuvan valvonnan yhteydessä lupakopiolla, joita jokainen voi kopioida itse. Tämä mahdollistaa epärehellisille toimijoille kopioiden myymisen. Rekisteröinti ja liittäminen liikenneluvalle mahdollistaa sen valvonnan, että kaikki taksit harjoittavat liikennettä omalla liikenneluvallaan, eikä lupia luovuteta eteenpäin.

Taksiliitto kannattaa myös esitettyä muutosta 262 a §:ään, jonka johdosta pykälän rangaistussäännös koskisi myös taksiliikenneluvanhaltijoita.

Tietojen säilyttäminen kolmannen osapuolen tietokannassa

Liikennepalvelulain 15 a §:n 2 momenttia koskien taksimatka-keräyttävien tietojen toimittamista ja säilyttämistä ei ole esitysluonnoksessa ehdotettu muutettavaksi. Liikennepalvelulain 15 a §:n 2 momentin mukaan 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 tietokannassa, johon kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti.

Valvonnan tehostamiseksi Taksiliitto esittää 15 a §:n 2 momenttia muutettavaksi siten, että taksimatka-keräyttävien tietojen säilyttämisessä käytettävänä kolmantena osapuolena toimiminen olisi jatkossa luvanvaraista toimintaa. Nykyisin kolmatta osapuolta ei ole laissa määritetty ja kolmantena osapuolena voi toimia käytännössä kuka tahansa. Kun kolmannet osapuolet olisivat luotettavasti viranomaisen tiedossa, helpottuisi viranomaisten tiedonkeruu olennaisesti ja voitaisiin varmistua siitä, että tietoja säilytetään asianmukaisesti. Luvanvaraisuudella valvottaisiin, että kolmannet osapuolet on tunnistettu ja ne noudattavat niille asetettuja velvoitteita tietojen säilyttämisestä.

Nähdäksemme tulisi myös harkita keskitetyn tietovarannon rakentamista, mihin kaikki kolmannet osapuolet toimittaisivat tiedot säännöllisesti standardoidussa muodossa. Tästä tietovarannosta voisivat eri viranomaistahot hakea kulloinkin tarvitsemaansa tietoa. Keskitetty tietovaranto mahdollistaisi tehokkaan verovalvonnan, kun verottajan käytössä olisi kattavasti vertailutietoa taksirytyksistä. Vertailutiedon perusteella verovalvonta voitaisiin kohdistaa tehokkaasti niihin yrityksiin, joiden toiminta on poikkeavaa. Tietovaranto mahdollistaisi myös täydellisen tilannekuvan muodostamisen taksimarkkinasta.

Taksimatkan hinnoittelu ja hintatietojen esittäminen

Taksiliitto kannattaa liikennepalvelulain 152 §:ään esitettyjä muutoksia koskien taksimatkan hinnoittelua ja hintatietojen esittämistä. Muutoksella kuljettajalle asetettaisiin velvoite hintatietojen antamiseen. Ennalta tilaamattomissa kyydeissä kuljettaja on tosiasiaa se henkilö, joka voi ilmoittaa kuluttajalle tarkemmat hintatiedot ja hinnan määräytymisen perusteet, minkä vuoksi ehdotettu muutos on kannatettava ja perusteltu.

Taksiliitto kannattaa uutta 268 b §:ää koskien taksiliikenteen hinnoittelua koskevia rikkomuksia. Luvanhaltijalle tai kuljettajalle voitaisiin ehdotetun pykälän mukaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta, mitä 152 § 1 momentissa tai sen nojalla annetuissa määräyksissä säädetään hintatietojen ilmoittamisesta. Taksiliitto katsoo kuitenkin, että hintatietojen ilmoittamisen laiminlyönnistä esitetyn 100 euron liikennevirhemaksun tulisi olla korkeampi. Riittävän korkealla liikennevirhemaksulla voidaan varmistua siitä, että hintatietojen ilmoittamista koskevaa vaatimusta todellisuudessa noudatetaan.

Liikenneasioiden rekisteri ja tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena

Taksiliitto kannattaa ehdotettua muutosta liikennepalvelulain 227 §:ään. Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin, että hakuja olisi mahdollista tehdä myös ajoneuvon yksilöivän rekisteritunnuksen perusteella. Ehdotus mahdollistaisi yksittäisten kansalaistenkin mahdollisuuden tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella ajantasainen tieto siitä, kenen luvanhaltijan taksista on kyse, ja ovatko luvat kunnossa. Lisäämällä rekisterin avoimuutta vahvistettaisiin asiakkaiden omaa valvontaa ja mahdollisuutta varmistua siitä, että taksilla on luvat kunnossa ja ne ovat ajan tasalla. Luvanhaltijatietojen haku rekisteritunnuksella helpottaa myös reklamaatioiden tekemistä tilanteissa, missä taksimatka ei ole annettu kuittia tai kuitenkin tiedot ovat puutteelliset.

5.3 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot

Taksamittarivaatimus

Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä ehdotettuja muutoksia liikennepalvelulain 15 a §:ään ja ajoneuvolain 13 §:ään koskien taksamittarin pakollisuutta taksina käytettävässä ajoneuvossa ja taksamittarin käyttövelvoitetta.

Taksamittari mahdollistaa tietojen keräämisen taksimatkoista luotettavasti ja todelliseen mittaustietoon perustuen. Taksamittaria koskevat uudet vaatimukset ovat olennaisia valvonnan lisäämisessä sekä harmaan talouden torjumisessa, ja siten välttämättömiä esityksen tavoitteiden toteutumiseksi. Taksamittarin kustannus ei ole yrittäjälle myöskään olennainen osana muita liiketoiminnan kuluja. Taksamittarin kertaluonteinen kustannus on noin 1000–1500 euroa ja taksamittarin käyttöikä on noin 10 vuotta, eli taksamittarin kustannus on noin 8–13 euroa kuukaudessa. Esimerkiksi yksi rengassarja maksaa 300–1200 euroa, ja niitä kuluu usein useampi vuodessa. Lisäksi ammattikäyttöön rekisteröidyn auton pakollinen vakuutus maksaa joka vuosi n. 3000–10 000 euroa.

Taksamittaria koskevat uudet vaatimukset eivät myöskään estä taikka rajoita erilaisten hinnoittelumallien käyttöä takseissa. Muutoksella ei ole siten vaikutusta nykyisin taksimarkkinoilla käytettyihin hinnoittelumekanismeihin tai erilaisiin liiketoimintamalleihin, kuten alustatalouteen. Taksamittarin tehtävänä on luotettavasti tallentaa taksimatkaista vaaditut tiedot. Taksamittari on ainoa väline, jolla saadaan kerättyä tiedot taksin suoritteista luotettavalla tavalla todelliseen mittaustietoon perustuen. Mikäli taksimatkan hinta perustuu muuhun kuin aikaan ja matkaan, ei taksamittari ole hinnoittelun kannalta välttämätön. Kuitenkin myös näiden kyytien osalta on pystyttävä luotettavasti keräämään muut välttämättömät tiedot taksimatkoista, eikä tarvittavien tietojen luotettavaan keräämisen ole muuta vaihtoehtoa kuin taksamittari, joka on MID-hyväksytty, kiinteästi asennettu ja kalibroitu ajoneuvoon.

Sovelluspalvelut keräävät nykyisin tiedon ainoastaan sovelluksen kautta tilatuista kuljetuksista sekä maksetuista kilometreistä. Sovelluspalvelut eivät kuitenkaan kerää tietoja yksityisajojen taikka tuloa tuottamattoman ammattiajon määrästä, eikä muiden taksimatkojen osalta, joita ei ole tilattu sovelluksen kautta. Käytännössä suurin osa takseista ajaa sekä sovelluksen kautta tilattuja kyytejä että muita kyytejä. Harmaan talouden tehokkaaksi torjumiseksi on voitava varmistua, että kokonaissuoritemäärät ja muut tarpeelliset tiedot taksimatkoista kerätään yhteismitallisesti kaikkien taksimatkojen osalta, myös niiden, joita ei ole tilattu sovelluksen kautta. Sovelluskyytejä ajavien taksien rajaaminen taksamittarin käyttövelvoitteen ulkopuolelle ei ole toteuttamiskelpoinen vaihtoehto, sillä käytännössä kaikki sovelluskyytejä ajavat taksit ajavat myös kadulta otettuja kyytejä, minkä vuoksi taksamittarivelvoitteen on koskettava kaikki takseja samalla tavalla. Ei ole mahdollista valvoa tai rajoittaa, että taksi ajaisi pelkästään sovelluksen kautta tilattuja kyytejä, ja taksamittaria koskevien vaatimusten noudattamista on voitava tehokkaasti valvoa kaikkien taksien osalta. Valvonnan kannalta välttämätöntä on, että taksamittarin vaatimusten mukaisuutta valvotaan mm. vuosittain määräaikaikatsastuksessa ajoneuvolain 152 §:n ja sen nojalla annettujen Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaisesti, minkä vuoksi taksamittarin pakollisuuden on koskettava kaikkia takseja.

Sovelluspalveluiden keräämien tietojen perusteella ei ole mahdollista myöskään tuottaa taksiauton ajopäiväkirjaa verottajan edellyttämällä tavalla. Taksamittari sen sijaan tuottaa ja tallentaa automaattisesti ajopäiväkirjan, ja ajopäiväkirjan tiedot perustuvat luotettavaan ajoneuvoon kiinteästi asennettuun ja kalibroituun laitteeseen.

Taksamittari on yhteensopiva ja monipuolisesti liitettävissä erilaisiin teknologisiin ratkaisuihin ja se voi jopa edistää uusien liiketoimintamallien ja teknologiaratkaisujen hyödyntämistä, jotka edellyttävät luotettavaa todelliseen mittaustietoon perustuvaa ajoneuvon keräämää dataa.

Taksiliitto esittää liikennepalvelulain 152 §:ään lisättäväksi uutta vaatimusta taksamittarin käyttöön siten, että käytettäessä applikaatiota tai vastaavaa järjestelmää taksimatkan hinnan määrittelyyn, tulee tiedon matkan hinnasta siirtyä automaattisesti taksamittarille. Tällöin taksamittarin tausta-aineistoon kertyisi automaattisesti samat tiedot, kuin muistakin matkoista ja tausta-aineiston tiedot olisivat täydellisiä. Teknisesti automaattinen hintatiedon siirtyminen applikaatiosta taksamittariin on jo toteutettu useiden tilausvälitysyhtiöiden applikaatiotilauksissa.

Taksamittarin käyttöä koskevat rikkomukset

Taksiliitto kannattaa ajoneuvolain 195 §:ää koskien liikennevirhemaksua taksamittarivaatimuksen rikkomisesta. Taksamittarin puuttumisesta määrättäväksi ajoneuvolain 195 §:ssä esitetty 3 000 euron liikennevirhemaksu on nähdäksemme riittävä. Sillä voidaan varmistaa, ettei mittarin asentamatta jättäminen ole taloudellisesti kannattavaa.

Taksiliitto kannattaa uutta liikennepalvelulain 268 a §:ää koskien taksamittarin käyttöä koskevia rikkomuksia. Luvanhaltijalle voitaisiin ehdotetun pykälän mukaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 15 a §:ssä säädettyä velvoitetta taksamittarin käyttämisestä. Kuljettajalle voitaisiin määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta mitä 152 § 2 momentissa säädetään taksamittarin käyttämisestä hinnan määräytymisen perusteena. Taksiliitto katsoo kuitenkin, että mittarin käyttämättömyydestä esitetyn 100 euron liikennevirhemaksun tulisi olla korkeampi. Riittävän korkealla liikennevirhemaksulla voidaan varmistua siitä, että vaatimusta taksamittarin käytöstä todellisuudessa noudatetaan.

Lisäksi Taksiliitto esittää lisättäväksi 268 b §:ään, että liikennevirhemaksu voidaan määrätä kuljettajalle myös silloin, jos kuljettaja ei käytä hinnaston mukaista taksaa hinnan määräytymisen perusteena, kun hinnan määrittämisessä tulee käyttää taksamittaria.

6 TAKSINKULJETTAJAN AJOLUVAN MYÖNTÄMISEN EDELLYTYKSIÄ KOSKEVAT EHDOTUKSET JA NIIDEN PERUSTELUT

6.1 Terveysvaatimusten osoittaminen

Taksiliitto kannattaa lisäystä 25 §:n 2 momentin 2 kohtaan, jonka mukaan terveysvaatimusten täyttyminen tulisi todistaa enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annetulla lääkärinlausunnolla. Kyseessä on tarkennus tämänhetkiseen käytäntöön ja tämä sääntelyaukko tulisi korjata, jotta terveysvaatimusten täyttyminen voidaan luotettavasti todentaa.

6.2 Taksinkuljettajan koetta koskeva määräaika

Taksiliitto kannattaa ehdotettua lisäystä 25 §:n 2 momentin 3 kohtaan, jonka mukaisesti taksinkuljettajan ajolupa voitaisiin myöntää hakemuksesta, jos henkilö olisi enintään vuotta ennen taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämistä suorittanut taksinkuljettajan kokeen. Ehdotettu muutos on tärkeä sen varmistamiseksi, että hakijalla on ajantasaiset taksinkuljettajalta edellytettävät tiedot ja taidot.

6.3 Ajoluvan estävät rikokset

Rikosnimikkeiden lisääminen

Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä hallituksen esitysluonnoksessa ehdotettujen rikosten lisäämistä 25 §:n 3 momenttiin ajoluvan saamisen esteeksi. Muutokset ovat välttämättömiä asiakkaiden turvallisuuden lisäämiseksi, taksialan luottamuksen parantamiseksi ja harmaan talouden torjumiseksi.

Taksiliitto esittää lisättäväksi ajoluvan saamisen esteeksi myös seuraavia rikosnimikkeitä: rikoslain 31 luvun 4 §:n mukainen törkeä kiristys, 17 luvun 8 § ja 8 a §:n mukaiset laittoman maahantulon järjestämistä koskevat rikokset, 17 luvun 1 a §:n mukainen järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistuminen, 34 luvun mukaiset terrorismirikokset, liikennepalvelulain 262 §:n 1 momentin 1 kohdan mukainen luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen sekä liikennepalvelulain 264 §:n 1 momentin 1 kohdan mukainen toimiminen ilman taksinkuljettajan ajolupaa.

Taksinkuljettaja toimii poikkeuksellisessa asiakaspalvelutyössä, jossa matkustajan on voitava luottaa taksinkuljettajaan sekä kuljetuksen turvallisuuteen. Esitysluonnoksessa todetusti, asiakas on usein kaksin kuljettajan kanssa, ja taksia käyttävät myös paljon heikommassa asemassa olevat henkilöt tai esimerkiksi yölliseen aikaan henkilöt, joiden tarkkaavaisuus on saattanut alentua esimerkiksi alkoholin vaikutuksen alaisena. On muistettava, että merkittävä osa takseista palvelee myös lapsia sekä muita haavoittuvassa asemassa olevia erityisryhmiä, ja siksi kuljettajan luotettavuus, ammattitaito, ja osaaminen ovat poikkeuksellisen tärkeitä asiakkaiden turvallisuuden sekä luottamuksen kannalta. Vuoden 2018 jälkeen alalle on päätyntä taksinkuljettajia, jotka ovat taksinkuljettajina toimiessaan syyllistyneet vakaviin rikoksiin. Näiden alalle soveltumattomien henkilöiden päätyminen taksinkuljettajiksi on merkittävästi heikentänyt asiakkaiden turvallisuutta sekä luottamusta alaa kohtaan.

Nyt lisättäväksi ehdotettujen rikosnimikkeiden lisäksi kiristys, järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistuminen ja terrorismirikokset, ovat rikoksia, jotka saattavat myös vaarantaa asiakkaiden turvallisuuden ja kuljettajan luotettavuuden, minkä vuoksi myös nämä rikosnimikkeet tulisi lisätä ajoluvan saamisen esteeksi. Lisäksi laittoman maahantulon järjestämistä koskevat rikokset on tarpeen lisätä ajoluvan saamisen esteeksi kasvavan työperäisen ihmiskaupan vuoksi.

Liikennepalvelulain 262 §:n 1 momentin 1 kohdan mukainen luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen sekä liikennepalvelulain 264 §:n 1 momentin 1 kohdan mukainen toimiminen ilman taksinkuljettajan ajolupaa ovat puolestaan rikkomuksia, joihin syyllistyminen ilmentää piittaamattomuutta taksiliikennettä koskevasta lainsäädännöstä, ja osoittaa soveltumattomuuden taksinkuljettajana toimimiseen.

Samoin rikokset julkista taloutta vastaan, petosrikokset sekä maksuvälinerikokset ovat välttämättömiä lisätä ajoluvan saamisen esteeksi harmaan talouden torjunnan sekä alan luotettavuuden parantamiseksi. Esityksessä todetusti taksamittarilla kerättyjä tietoja käytetään verovalvonnassa, joten esimerkiksi veropetokseen syyllistyminen voisi heikentää luottamusta tietojen kirjaamisesta oikein. Näiden rikosnimikkeiden lisäämisen kannatettavana tavoitteena on lisätä taksinkuljettajien luotettavuutta maksuliikenteessä, hinnan perimisessä sekä maksuvälineiden käsittelijänä.

Asiakkaiden turvallisuuden, harmaan talouden torjunnan sekä alan luottamuksen palauttamiseksi esitysluonnoksessa ehdotetut sekä yllä esitetyt muut rikosnimikkeet on ehdottomasti lisättävä ajoluvan saamisen esteeksi.

Rikostaustan tarkastaminen ulkomailta

Vastaavasti kuin hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioitavien rikosten osalta, Taksiliitto esittää tarkennusta ajoluvan saamisen esteenä olevien rikosten tarkastamiseen siten, että jos ajoluvan hakija on asunut luvan hakemista edeltäneen 5 vuoden aikana vakituisesti muussa kuin Euroopan unionin jäsenvaltiossa, Pohjoismaissa tai keskinäistä oikeusapua rikosasioissa koskevan eurooppalaisen yleissopimuksen (SopS 30/1981) osapuolena olevassa valtiossa, tulee ajoluvan myöntämisen edellytysten arviointia varten hänen esittää tällaisen maan toimivaltaisen viranomaisen antama ote tai todistus rikosrekisteristä. Jollei maassa anneta edellä tarkoitettua otetta tai todistusta, niiden sijasta näytöksi voidaan hyväksyä alkuperämaan lainsäädännön mukainen valahtoinen tai vakuutuksella vahvistettu ilmoitus. Liikenne- ja viestintävirasto ei saa myöntää taksinkuljettajan ajolupaa henkilölle, mikäli tällaisesta otteesta, todistuksesta tai ilmoituksesta ilmenee, että hakija on syyllistynyt 25 §:n 3 momentissa tarkoitettua rikosta vastaavaan rikokseen ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen viiden vuoden aikana tai 4 momentissa tarkoitettua rikosta vastaavaan rikokseen ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen kolmen vuoden aikana.

Esitetty muutos on välttämätön, jotta ajoluvan myöntämisen esteenä olevat rikokset voidaan selvittää myös niiden henkilöiden osalta, jotka ovat muuttaneet Suomeen sellaisesta maasta, jossa tuomittuja rikoksia ei merkitä rikosrekisteriin Suomessa.

6.4 Taksinkuljettajan koulutus

Koulutus

Taksiliitto kannattaa ja pitää välttämättömänä ehdotettua muutosta 25 §:n 2 momentin 3 kohtaan ja 25 a §:ään, joissa asetetaan pakollinen vähintään 21 tunnin koulutuksen suorittaminen taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi.

Ehdotetut muutokset ovat välttämättömiä kuljettajan ammattitaidon parantamiseksi. Vuoden 2018 jälkeen alalle on tullut merkittävä määrä kuljettajia, jotka eivät ole käyneet mitään taksinkuljettajan ammattiin liittyvää koulutusta, ja joista monella ei nykyisin ole taksinkuljettajan ammatin edellyttämää osaamistasoa tai ymmärrystä alan vaatimuksista.

Hallituksen esityksessä todetusti tyytyväisyys taksipalveluiden palvelutasotekijöihin ja laatuun on ollut laskeva vuodesta 2019 lähtien. Tämä on seurausta vuoden 2018 uudistuksesta, jossa koulutusvelvollisuus poistettiin kokonaan. Taksisääntelyn edellisessä tarkastelussa liikennepalvelulakiin sisällytettiin erityisryhmien kuljettajakoulutus, jonka suorittaminen ei ole taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi pakollista, mutta jota säännönmukaisesti edellytetään esimerkiksi julkisissa hankinnoissa. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulee liikennepalvelulain mukaan sisältää opetusta liikunta- ja toimintarajoitteiden vaikutuksesta taksipalvelujen käyttämiseen, liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden kohtaamisesta ja heidän kanssaan kommunikoinnista, erityisryhmien avustamisesta, ajoneuvoon avustamisesta sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvistä erityiskysymyksistä. Käytännössä erityisryhmien kuljettajakoulutuksessa kuljettajille joudutaan nykyisin kouluttamaan myös asioita, jotka heidän tulisi jo hallita taksinkuljettajan kokeen perusteella. Tämä jo itsessään osoittaa, että taksinkuljettajan koulutusta on jo nykyisin pidetty tarpeellisena ja välttämättömänä, eikä pelkkä taksinkuljettajan koe ole ollut riittävä varmistamaan kuljettajien perusosaamistasoa.

Nyt ehdotetulla taksinkuljettajan koulutuksella voitaisiin varmistaa kaikkien kuljettajien ammattitaito sekä parantaa taksipalvelujen laatua sekä taksialan arvostusta ja luottamusta, mikä on välttämätöntä huomioiden taksipalvelujen laadun ja tyytyväisyyden lasku vuoden 2018 jälkeen.

Ammattipätevyyden tunnustaminen

Taksiliitto ei kannata 25 a §:n 4 momentin kirjausta muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritettun taksinkuljettajan kelpoisuuden tunnustamisesta. Ehdotetun kaltaista pätevyyden tunnustamista koskevaa lainkohtaa ei sisälly nykyiseenkään liikennepalvelulakiin, jossa edellytetään kaikilta taksinkuljettajilta taksinkuljettajan kokeen suorittamista.

Taksinkuljettajille asetettavat vaatimukset eroavat EU- ja ETA-valtioiden välillä merkittävästi, eikä muussa EU- tai ETA-valtiossa saatu pätevyys useinkaan vastaa nyt ehdotetun taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen tuottamaa ja edellyttämää osaamistasoa. Käytännössä taksinkuljettajan ajoluvan voi saada täysin ilman koulutusta tai koetta. Muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritettun pätevyyden vastaavuuden arviointi on myös erittäin hankalaa ja tulisi johtamaan jälleen tilanteeseen, jossa Suomessa toimivilla taksinkuljettajilla ei ole yhteismitallista osaamistasoa.

Liikennepalvelulain 151 §:n mukaan luvanhaltija vastaa siitä, että kuljettajalla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito sekä pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus. Useat luvanhaltijat ovat kuitenkin laiminlyöneet tämän velvollisuuden eikä kaikilla taksinkuljettajilla ole riittävää kielitaitoa. Mikäli EU- ja ETA-valtioissa suoritettu pätevyys hyväksyttäisiin sellaisenaan, ei taksinkuljettajalta käytännössä varmistettaisi myöskään riittävää kielitaitoa millään tavalla. Nykyisin riittävä kielitaito varmistetaan taksinkuljettajan kokeella, joka on suoritettava suomeksi tai ruotsiksi.

Mikäli muissa EU- ja ETA-valtioissa suoritettun kelpoisuuden tunnustaminen tullaan kuitenkin sisällyttämään lakiin, on ehdottomasti asetettava vaatimus siitä, että tällaisen taksinkuljettajan ajoluvan hakijan on kuitenkin enintään vuotta ennen taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämistä tullut suorittaa 25 a §:ssä tarkoitettu taksinkuljettajan koe sekä jäljempänä lisättäväksi esitetty taksinkuljettajan ajonäyte. Koevaatimuksen sisällyttäminen on välttämätöntä taksinkuljettajien yhteismitallisen osaamistason sekä riittävän suomen tai ruotsin kielen taidon varmistamiseksi.

Erityisryhmien koulutus

Taksiliitto lisäksi ehdottaa, että liikennepalvelulain 26 a §:ssä asetettua erityisryhmien koulutuksen sisältöä sekä Liikenne- ja viestintäviraston määräystä erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta muutettaisiin, kun 21 tunnin taksinkuljettajan koulutus säädetään pakolliseksi.

Koska erityisryhmien koulutuksen sisältö on osittain päällekkäinen uuden taksinkuljettajan koulutuksen kanssa, tulisi erityisryhmien koulutuksen sisältöä täsmentää siten, että päällekkäisyydet poistuvat. Lisäksi erityisryhmien kuljettajakoulutuksen kestoa voitaisiin tässä tilanteessa laskea esimerkiksi 14 tuntiin, josta 7 tuntia on teoriaa ja 7 tuntia käytännön harjoituksia.

6.5 Ajoluvan uusiminen ja täydennyskoulutus

Taksiliitto lähtökohtaisesti kannattaa 26 §:n ja 26 b §:n mukaista 7 tunnin täydennyskoulutusta ajoluvan uusimisen yhteydessä.

Taksiliitto esittää kuitenkin, että täydennyskoulutuksen piiriin kuuluvien luvan uusivien taksinkuljettajien tulisi suorittaa uudelleen myös 25 a §:n mukainen taksinkuljettajan koe. Taksinkuljettajan kokeita on suoritettu vilpillisesti poikkeuksellisen suuri määrä. Tätä ilmentää mm. se, että suurella osalla etenkin pääkaupunkiseudulla toimivista taksinkuljettajista ei ole lainkaan suomen tai ruotsin kielen taitoa. Taksinkuljettajan kokeen läpäiseminen ei ole mahdollista ilman riittävää suomen tai ruotsin kielen taitoa, mikä viittaa siihen, että tällaiset taksinkuljettajat ovat suorittaneet kokeen vilpillisesti.

Kuten hallituksen esitysluonnoksessa on todettu, taksipalvelujen laatu on vuoden 2018 jälkeen laskenut merkittävästi. Lisäksi taksinkuljettajien osaamistasossa on vuoden 2018 jälkeen ilmennyt merkittäviä puutteita, jotka pyritään korjaamaan nyt ehdotetulla lakimuutoksella. Pelkästään 7 tunnin täydennyskoulutus ei kuitenkaan ole riittävä toimenpide-ehdotus tilanteen korjaamiseksi, sillä täydennyskoulutuksen läpäisemiselle ei ole asetettu erityisiä vaatimuksia. Vaatimus olisi ehdotuksen mukaan ainoastaan se, että henkilö osallistuu koulutukseen. Siksi voimassa olevan luvan omaavien taksinkuljettajien osaamistaso tulisi varmistaa täydennyskoulutuksen lisäksi 25 a §:n mukaisella taksinkuljettajan kokeella ajoluvan uusimisen yhteydessä.

Taksiliitto ehdottaa, että 26 b §:n mukainen täydennyskoulutus sekä edellä ehdotettu 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan kokeen uusiminen rajattaisiin koskemaan vain taksinkuljettajan ajoluvan haltijoita, jotka eivät ole suorittaneet jo kumotun taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain (695/2009) 6 §:n mukaista koulutusta tai 12 §:n mukaista jatkokoulutusta. Taksinkuljettajat, jotka ovat saaneet taksinkuljettajan ajoluvan ennen vuotta 2018, ovat käyneet taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain mukaisen koulutuksen tai jatkokoulutuksen, jotka sisällöltään vastaavat nyt säädettäväksi ehdotettua 25 a §:n mukaista koulutusta. Ennen vuotta 2018 taksinkuljettajan ajoluvan saaneiden henkilöiden osaamistaso on siten varmistettu jo aiemmin vastaavalla koulutuksella, eikä heiltä ole perusteltua edellyttää vastaavan koulutuksen käymistä uudelleen.

6.6 Ajonäyte taksinkuljettajan ajoluvan edellytyksenä

Taksiliitto esittää, että liikennepalvelulakiin lisätään taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi uusi taksinkuljettajan ajonäyte, joka olisi osa taksinkuljettajan koesuoritusta kirjallisen kokeen rinnalla. Ajonäytteellä kuljettajan tulisi osoittaa riittävät taidot ajo- ja matkustajaturvallisuuteen liittyen ja kokeen tulisi mitata kokelaan osaamista laajasti ja monipuolisesti matkustajien turvallisuudesta, kommunikoinnista, ajoneuvon turvallisesta käytöstä, erilaisissa liikenneolosuhteissa ajamisesta, navigoinnista sekä päätöksenteosta liikenteessä.

Vastaavan kaltainen ajonäyte on taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytyksenä nykyisin myös Ruotsissa. Ruotsissa edellytetty ajonäyte on suunniteltu testaamaan hakijan tietoja ja taitoja mm. ajoneuvon ajoturvallisuuden tarkastamisesta, matkustajien turvallisuudesta, liikenteessä ajamisesta,

navigoinnista sekä päätöksenteosta liikenteessä. Lisäksi myös Alankomaissa edellytetään taksinkuljettajan ajonäytteen suorittamista ja Tanskassa puolestaan edellytetään vähintään 6 tunnin ajokoulutusta taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi.

Taksinkuljettajalta edellytetään erityisen hyvää ajotaitoa, sillä taksinkuljettaja toimii henkilöiden ammattikuljettajana liikenteessä. Liikenneturvallisuus ja moitteeton ajotaito on siksi korostuneessa asemassa. Asiakkaiden on voitava luottaa kyydin turvallisuuteen ja kuljettajan moitteettomaan ajotaitoon sekä liikennesääntöjen noudattamiseen. Esitysluonnoksessa todetusti, vuoden 2019 jälkeen asiakkaiden turvallisuudentunne taksipalveluihin on ollut merkittävässä laskussa. Osasyynä tähän on ollut liikenneturvallisuuden ja kuljettajien ajotaidon puute. Kuljettajien ajo-osaamisen varmistaminen erillisellä ajonäytteellä johtaisi konkreettisesti matkustajaturvallisuuden ja liikenneturvallisuuden parantumiseen. Todettakoon, että perustuslakivaliokunta on pitänyt matkustajaturvallisuuden ja liikenneturvallisuuden lisäämistä hyväksyttävänä päämäärinä takseja koskevan toimilupasääntelyn yhteydessä.

Hallituksen esitysluonnoksessa ei ole ehdotettu muutoksia 25 §:n 2 momentin 1 kohtaan koskien vaatimusta voimassa olevasta ajo-oikeudesta taikka muutoin toimenpiteitä taksinkuljettajan ajotaidon varmistamiseen. Taksinkuljettajan ajoluvan edellytyksenä ei nykyisin ole ajokoetta/ajonäytettä taikka vaatimusta siitä, että hakijalla tulee olla tietty määrä ajokokemusta Suomessa, mikä on johtanut siihen, etteivät kaikki taksinkuljettajan ajoluvan saaneet henkilöt omaa sellaista osaamis- ja taitotasoa, jota Suomessa toimivalta ammattikuljettajalta tulisi edellyttää. Joissakin EU- ja ETA-alueiden valtioissa myönnettyjen ajo-oikeuksien osalta on myös havaittu, etteivät näissä maissa ajo-oikeuden omaavien henkilöiden osaamis- ja taitotaso vastaa Suomessa ajo-oikeuden edellyttämää vaatimustasoa. Toisaalta ajotaidossa voi olla myös puutteita henkilöillä, jotka ovat suorittaneet ajokortin Suomessa. Näin ollen ensisijaisena ratkaisuna tulisi säätää edellä esitetystä taksinkuljettajan ajonäytteestä ajoluvan edellytyksenä.

Mikäli taksinkuljettajan ajonäytettä ei lisätä ajoluvan saamisen edellytykseksi, Taksiliitto esittää vaihtoehtoisesti, että liikennepalvelulain 25 §:n 2 momentin 1 kohtaan muutetaan seuraavasti: ”Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle: 1) jolla on voimassa oleva ajo-oikeus, kuitenkin vähintään vuotta aikaisemmin Suomessa myönnetty B-luokan auton ajo-oikeus; Suomessa myönnetyn ajokortin lisäksi hyväksytään sellainen muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty ajokortti, joka tunnustetaan Suomessa ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaksi, jos hakija on kerryttänyt säännöllistä ajo-kokemusta Suomessa vähintään vuoden. Suomessa kertynyt vuoden ajokokemus tulee luotettavasti osoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle.”

Esitetyllä Suomessa kerrytetyllä vuoden ajokokemuksen osoittamisella pyritäisiin varmistamaan, että muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa ajokortin suorittaneilla taksinkuljettajilla on riittävä kokemus ja osaaminen Suomen liikenneolosuhteista ja liikennekäyttäytymisestä.

7 KOULUTUSORGANISAATIOIDEN HYVÄKSYNTÄÄ JA VALVONTAA KOSKEVAT EHDOTUKSET JA NIIDEN PERUSTELUT

7.1 Koulutusorganisaatioita koskevat vaatimukset

Taksiliitto pitää 35 a §:ään esitettyjä muutoksia kannatettavana. Taksiliitto esittää kuitenkin, että 35 a §:n 2 momenttiin lisätään näiden lisäksi uusi kohta 6 seuraavasti:

”Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy hakemuksesta tässä pykälässä tarkoitetuksi koulutuksen järjestäjäksi koulutusorganisaation: 6) joka on merkitty ennakkoperintälain (1118/1996) mukaiseen ennakkoperintärekisteriin”.

Ennakkoperintärekisteriin merkitsemisen tarkoitus on osoittaa, ettei suorituksen maksajan tarvitse tehdä maksusta ennakonpidätystä vaan rekisteriin merkitty toimija huolehtii ennakkoverojen maksamisesta itse. Ennakkoperintärekisteriin kuulumisen myös kertoo yrityksen toiminnan pitkäjänteisyydestä ja luotettavuudesta asiakkaille ja osoittaa, että yritys noudattaa verotukseen liittyviä velvollisuuksia. Rekisteriin merkitsemisen esteenä ovat esimerkiksi hakijan olennaiset verotukseen tai kirjanpitoon liittyvien velvollisuuksien laiminlyönnit. Ennakkoperintärekisteriin kuulumisen koulutusorganisaation vaatimuksena torjuisi harmaan talouden harjoittamista, lisäisi koulutusorganisaatioiden luotettavuutta ja osoittaisi, että koulutusorganisaatio vastaa lakisääteisten velvoitteiden noudattamisesta.

Lisäksi Taksiliitto huomauttaa, että 2. lakiehdotuksen rinnakkaisteksteissä on virhe 35 a §:n osalta. Voimassa olevaan rinnakkaistekstiin on sisällytetty virheellisesti 36 a §:n 1 momentin säännös.

7.2 Koulutusorganisaation hyväksyntä, koulutusohjelman vahvistaminen ja koulutuksen järjestäjän velvollisuudet

Taksiliitto kannattaa 35 b §:ään ja 36 b §:ään esitettyjä muutoksia.

Ehdotetulla 35 b §:n muutoksella voimassa oleva taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakemista ja koulutusohjelman vahvistamista koskeva pykälä soveltuisi jatkossa myös ns. taksinkuljettajan peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksen järjestäjään. Pykälän 3 momenttia yksinkertaistettaisiin poistamalla siitä viittaukset liikennepalvelulain 6 a §:n 1 momenttiin ja 26 a §:n 1 momenttiin. Taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksyntää haettaessa Liikenne- ja viestintävirastolle toimitettavasta koulutusohjelmasta olisi edelleen käytävä ilmi opetettavien aihealueiden käsittely ja koulutusohjelmaan sisältyvien käytännön harjoitusten mitoitus osallistujamäärän mukaan sekä vastaavat tiedot harjoitusten käytännön järjestelyistä. Pykälän 4 momenttia yksinkertaistettaisiin poistamalla viittaukset liikennepalvelulain 6 a §:ssä tarkoitettuun

yrittäjäkoulutukseen ja 26 a §:ssä tarkoitettuun erityisryhmien kuljettajakoulutukseen. Momentissa säädettäisiin jatkossa myös nyt esitetyistä taksinkuljettajan peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksen koulutusorganisaatioiden koulutusohjelmien hyväksynnästä. Pykälän 4 momentin kolmatta virkettä selkeytettäisiin siten, että sen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi hakemuksesta vahvistaa myös pelkän koulutusohjelman. Esitetyllä ei ole tarkoitus vaikuttaa voimassa olevan lainsäädännön aineellisoikeudelliseen sisältöön eli esimerkiksi ammattiliitot tai muut tahot voisivat edelleen hyväksyttää pelkän koulutusohjelman.

Ehdotetulla 35 b §:n muutoksella pykälän 2 momenttia muutettaisiin esityksen mukaisen 6 a §:n muutoksen myötä ja poistettaisiin maininnat yrittäjäkokeesta, joka jatkossa siirtyisi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi. Pykälän 2 momentissa on lueteltu asiat, jotka koulutusorganisaation tulee ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta mikäli koe siirtyy viraston tehtäväksi, poistettaisiin 2 momentin 1 kohdasta maininta yrittäjäkokeiden järjestämisen ajankohdasta ja paikasta, sekä 2 kohdan mukaiset tiedot yrittäjäkokeen suorittaneista.

7.3 Koulutuksesta vastaava henkilö

Hallituksen esitysluonnoksessa ei ole esitetty muutettavaksi koulutuksen järjestäjän opetushenkilöstöä ja välineitä koskevaa liikennepalvelulain 36 a §:ää.

Taksiliitto esittää liikennepalvelulain 36 a §:ää muutettavaksi siten, että koulutuksesta vastaavalle henkilölle asetetaan seuraavat lisävaatimukset:

- Koulutuksesta vastaavana henkilönä ei voi toimia henkilö, jos toisen koulutusorganisaation hyväksyntä, jonka koulutuksesta vastaavana henkilönä hän on toiminut, on peruutettu 242 §:n 2 momentin 2 tai 4 kohdan nojalla viimeisen kuluneen vuoden aikana; ja
- Koulutuksesta vastaavana henkilönä ei voi toimia henkilö, joka ei 8 §:n mukaisesti ole hyvämaineinen.

Lisäksi voimassa olevan 36 a §:n mukaan edellä 26 a §:ssä tarkoitettua taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta järjestävän koulutusorganisaation koulutuksesta vastaavalla henkilöllä tai yhdellä kyseiseen koulutukseen nimetyllä opettajalla tulee olla vähintään yhden vuoden kokemus päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta. Sama vaatimus yhden vuoden kokemuksesta päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta tulisi ulottaa myös nyt ehdotettuun 25 a §:n mukaiseen taksinkuljettajan koulutukseen sekä 26 b §:n mukaiseen taksinkuljettajan täydennyskoulutukseen.

Koulutusorganisaatioiden toiminnassa on havaittu harmaata taloutta sekä vilpillistä toimintaa. Koulutusorganisaatio saattaa pyrkiä mahdollisimman hyvään liiketaloudelliseen lopputulokseen laiminlyömällä sille kuuluvat velvoitteet ja koulutuksen asianmukaisen järjestämisen. Tämä johtaa lopulta puutteelliseen taksinkuljettajien ja yrittäjien koulutukseen ja osaamistasoon. Käytännössä ongelmaksi on myös muodostunut, että koulutusorganisaation vastuuhenkilö perustaa välittömästi uuden koulutusorganisaation, mikäli aiemman koulutusorganisaation hyväksyntä on peruutettu esimerkiksi vakavien laiminlyöntien vuoksi. Tällaisen toiminnan torjumiseksi on välttämätöntä, että koulutuksesta vastaavalle henkilölle asetetaan edellä esitetyt lisävaatimukset. Koulutuksesta vastaava henkilö ohjaa, valvoo ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä. Koulutuksesta vastaavalle henkilölle asetettavilla lisävaatimuksilla pyritään varmistamaan, että koulutusorganisaation koulutuksesta vastaava henkilö on pätevä toimimaan koulutuksesta vastaavana ja sitä ohjaavana henkilönä ja omaa tehtävään tarvittavan luotettavuuden.

7.4 Koulutustoimintaa valvova viranomainen

Taksiliitto kannattaa 193 a §:n otsikkoon esitettyä muutosta koskien koulutuksia ja koulutuksen järjestäjien toimintaa valvovaa viranomaista. Pykälän otsikko muutettaisiin kattamaan kaikkien laissa säädettyjen taksiliikenteen koulutusten ja koulutusten järjestäjien valvonnan.

7.5 Luvaton koulutustoiminta

Taksiliitto kannattaa 265 §:ään esitettyjä muutoksia. Muutoksen myötä jatkossa rangaistavaa olisi myös 25 a §:ssä ja 26 b §:ssä säädetty koulutus- tai koetoiminta ilman lain 35 a §:ssä tarkoitettua hyväksyntää. Seuraamuspykälä kohdistuisi siten jatkossa myös uuteen taksinkuljettajan koulutukseen sekä täydennyskoulutukseen.

Taksiliitto huomauttaa, että väliaikaisessa liikennepalvelulakia koskevan 265 §:n 2. lakiehdotuksessa on virhe. Ehdotuksessa on esitetty muutettavaksi 1 momentin 1 kohtaa seuraavasti: ”Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta 1) harjoittaa 6 a, 26 a, 26 b, 31, 34 tai 37 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman 35, 35 a tai 37 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää”. Säännöksestä puuttuu kokonaan viittaus uuteen taksinkuljettajan koulutukseen, joka on sisällytetty 25 a §:ään. Lisäksi 265 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa on lakiehdotus 2:n osalta virheellisesti todettu, että ehdotetulla lakiehdotus 1:llä esitetään samaiseen lainkohtaan lisättäväksi väliaikainen viittaus myös esitettyyn 25 a §:ään, jossa säädelään taksinkuljettajan koulutuksesta. Lakiehdotus 1:ssä esitetyn viittauksen 25 a §:ään ei ole käsittääksemme tarkoitus olla väliaikainen.

7.6 Velvoitteidenhoitoselvitys

Taksiliitto kannattaa esitettyä muutosta harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:ään. Pykälän 1 momentin 14 kohtaan lisättäisiin taksiliikenteen alan koulutusorganisaatioiden hyväksynnän myöntäminen ja peruuttaminen. Ehdotettu muutos laajentaisi selvityksen käyttötarkoituksen koskemaan liikennepalvelulain mukaisen henkilöliikenneluvan, tavaraliikenneluvan ja taksiliikenneluvan lisäksi kaikkia liikennepalvelulaissa säänneltyjä taksiliikenteen alan koulutusorganisaatioiden hyväksyntöjen myöntämisiä ja peruuttamisia.

Jo edellä todetusti myös koulutusorganisaatiotoimintaan on havaittu sisältyvän harmaan talouden harjoittamista. Näin ollen on tärkeää, että koulutusorganisaatioiden hyväksynnän myöntämisen ja peruuttamisen yhteydessä on mahdollista toteuttaa velvoitteidenhoitoselvitys harmaan talouden torjumiseksi.

8 ESITYKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTIA KOSKEVA LUKU 4.2

8.1 Esitysten vaikutus saatavuuteen

Taksiliiton tekemän kyselyn mukaan esitettyjen muutosten vaikutukset saatavuuteen ovat enimmäkseen positiivisia. Esitysten vaikutusta kysyttiin noin kolmeltatuhannelta taksiyritykseltä koko Suomen alueelta. Vastanneista 33 % toimi alle 10 000 asukkaan kunnissa ja 30 % yli 100 000 asukkaan kaupungeissa. Vastanneista 8 % ilmoitti harjoittavansa taksiliikennettä sivutoimisesti.

Vastanneista 60 % uskoi pakollisen taksamittarin parantavan saatavuutta ja 7 %:n mielestä se voisi vähentää saatavuutta. Vastanneista 59 % uskoi taksien erillisen rekisterikilven lisäävän saatavuutta ja 9 % uskoi sen vähentävän saatavuutta. Vastanneista 61 % uskoi uusien kuljettajien pakollisen koulutuksen lisäävän saatavuutta ja 12 % uskoi sen vähentävän saatavuutta. Vastanneista 53 % uskoi täydennyskoulutuksen lisäävän saatavuutta ja 18 % uskoi sen vähentävän saatavuutta.

Esitettyjen muutosten vaikutusta on seurattava myös lain voimaantulon jälkeen. Saatavuuteen vaikuttavat monet sellaisetkin yhteiskunnalliset tekijät, jotka ovat näiden säädösten ulkopuolella. Luvanvaraisen yrittäjätoiminnan laatua on helpompi seurata, kun laatutekijät ja valvonnan välineet ovat määriteltyjä.

8.2 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Luvanvaraisen yrittäjätoiminnan vaatimusten tulee vastata toiminnan tarkoitusta. Ehdotuksen mukaiset muutokset taksiliikenneluvan myöntämisessä ovat linjassa taksiliikennetoiminnan vaatimusten kanssa. Tarkoituksenmukaisten edellytysten täyttyminen lisää alan luotettavuutta sekä valmiutta toimia yrittäjänä oikein.

Koejärjestelyjen osalta ehdotetut muutokset tukevat luvanvaraista yrittäjyyttä. Luvan tulee perustua aitoon osaamiseen ja kokeen tulee seuloa alalle soveltumattomat ja lupavaatimukset täyttämättömät. Lisäksi varmistetuilla ja valvotuilla koejärjestelyillä voidaan selvittää luvanhakijoiden asiantuntemus luotettavasti. Vastaavia auktorisoituja koejärjestelyjä on käytössä myös muilla erityisasiantuntemusta vaativilla aloilla, kuten kiinteistöalalla, jossa Keskuskauppakamari toimii vastuullisena koejärjestäjänä.

Taksiliitto yhtyy näkemykseen, että yrittäjäkokeen siirtäminen Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi tasoittaa kokeen laatua ja antaa paremman yleiskuvan alalle pyrkivien yrittäjyysosaamisesta. Valtakunnallinen koejärjestely myös vahvistaa koulutusorganisaatioiden koulutustavoitteita. Kokeiden sisällön osalta on noudatettava vastaavaa menettelyä kuin taksinkuljettajan ajoluvan osalta, jotta varmistetaan, että osaaminen on aidosti tunnistettavissa.

8.3 Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu

Ehdotetut muutokset tiivistävät yksittäisen auton seuranta yritystoiminnan käyttöomaisuutena myös Taksiliiton näkemyksen mukaan. Lisäksi tämä selkeyttää tunnistamista, joka on tärkeä osa ehdotettujen muutosten kokonaisuutta. Tietojen hallintaa ja käsittelyä helpottava sovelluskehitys tulee nopeuttamaan tarvittavia muutosprosesseja. Taksiliitto toteaa, että vaikutuksia yhteiskäyttöisiin autoihin tulee seurata lain voimaantulon jälkeen.

Taksitoiminta on paikoitellen osa-aikaista ja vain osa yrittäjän muuta liiketoimintaa. Taksitoimintaan liitetyn ajoneuvon tunnistaminen on kuitenkin kiinteästi yhteydessä luvanvaraiseen ammattitoimintaan. Tunnisteella on merkitystä asiakkaiden, vaikka vain satunnaisten, mahdollisuudesta tunnistaa asianmukaisesti rekisteröity ajoneuvo. On kuitenkin tärkeää seurata tunnisteiden vaikutusta erityisesti osa-aikaisiin yrittäjiin lain voimaantulon jälkeen.

8.4 Taksamittari ja taksimatkasta kerättävät tiedot

Merkittävä ja kasvava osa taksiautoilijoista ajaa useammalla kuin yhdellä tavalla tilattuja kyytejä. Niin sanottua yhden brändin vaatimusta on jouduttu alalla yleisesti keventämään, kun kilpailu vähenevistä kyydeistä on koventunut. Kuljetustilaukset voivat tulla autolle erilaisten sovellusten, viestien, puheluiden taikka käden heilautuksen muodossa. Yhä useampi yhtiö tarjoaa useampia

kanavia kyytien tilaamiseen. Myös maksujen suorittamiseen voi olla useampi malli samassakin yhtiössä. Vaikka yhtiökohtainen raportointi onkin kattavaa, jää kuitenkin merkittävä osa kyydeistä helposti yhtiöiden raporttien ulkopuolelle. Erilaisten kyydinvälitysmallien välillä ei ole mahdollista tehdä eroa taksamittarin pakottavuudesta, koska taksamittarin käytön valvonta ei olisi mahdollista. On tärkeä huomata, että taksamittaria ja tietojen keräämistä koskevat vaatimukset eivät kuitenkaan millään tavoin rajoita tai estä erilaisia kyydinvälitysmalleja, liiketoimintamalleja taikka hinnoittelumalleja.

8.5 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen tulee jatkossakin perustua ammatinharjoittamisen perusasioiden osaamiseen. Alan laatu syntyy asiakkaan kokemasta hyvästä suoritteesta. Lisäksi alan houkuttelevuuden kannalta on keskeistä, että aloittavalla kuljettajalla on riittävät tiedot ja taidot ammattinsa harjoittamiseksi, voidakseen toimia turvallisesti ja tuntea onnistuvansa. Tämä lisää pysyvyyttä alalla. Saatavuuden kannalta on keskeistä, että alan normisto on selkeää ja ohjaa hyvään asiakaspalvelulaatuun. Näiden asioiden hallitseminen tuottaa luotettavaa palvelua, jota voi tarjota myös yhteiskunnan ostamiin kuljetuksiin ilman erityistä koulutusta. Näin tarjonta lavenee ja saatavuus erityisesti julkisissa hankinnoissa voi parantua.

Koulutusvaatimuksessa on kuitenkin huomioitava, etteivät kustannukset nouse kohtuuttomasti. Useat yritykset kouluttavat tällä hetkellä sopimusyrittäjiään, joten koulutusvaatimus koskee erityisesti yksinyrittäjiä. Lisäksi on varmistettava, että niin kutsuttu erityisryhmien koulutus tulee jatkossakin suorittaa läsnäopiskeluna ja käytännön harjoitteluna. Erityisryhmien avustamiseen liittyvä koulutus tähtää sellaisten taitojen hallintaan, jossa käytännön kokemuksella on olennainen merkitys.

Taksiliitto pitää koulutusvaatimusta ehdotuksen mukaisesti alan arvostusta ja houkuttelevuutta lisäävänä tekijänä, sekä pitkällä aikavälillä myös asiakkaiden kokemaa palvelua parantavana ja näin myös markkinaa vahvistavana tekijänä.

8.6 Taloudelliset vaikutukset

Nyt esitettävien muutosten vaikutuksia taksialan hintatasoon on vaikea ennakkollisesti arvioida. Vaikka vuoden 2018 yksi keskeisiä kriteereitä oli kokemus taksien hintojen korkeasta tasosta, on hintatason korostaminen esitettyjen muutosten toteuttamiskelpoisuuden arvioinnissa harhaanjohtavaa sekä väärä lähestymistapa. Taloudellinen tilanne, käytettävissä olevat tulot ja taksiliiketoiminnan kulurakenne ovat muuttuneet voimakkaasti kuluneiden vuosien aikana. Samoin ovat muuttuneet toteutuneiden kyytien hinnoittelu ja lisäksi hintojen vaihteluväli on kasvanut. Myös alueellisesti on nähtävissä hintojen kehityksessä merkittävää eriytymistä. Traficomien tilastojen mukaan erityisesti Uudellamaalla hintaindeksi taittui vuoden 2018 jälkeen alaspäin. Samaan aikaan

muissa maakunnissa hinnat ovat noudattaneet yleistä kustannuskehitystä. Hintatasoon vaikuttavat siten useat tekijät. Esitysluonnoksessa esitetyt lakimuutokset eivät Taksiliiton näkemyksen mukaan synnytä taksialan toimijoille sellaisia uusia kustannuksia, jotka johtaisivat hintatason nousuun niiden toimijoiden osalta, jotka nykyisin noudattavat lakisääteisiä vaatimuksia liiketoiminnassaan. Harmaan talouden ja lakisääteisten velvoitteiden laiminlyönnin hyväksymistä ei voida perustella edullisella hintatasolla.

9 ESITYKSEN VOIMAANTULO JA SIIRTYMÄSÄÄNNÖKSIÄ KOSKEVA LUKU 9

9.1 Yleistä

Taksiliitto toteaa, että siirtymäsäännösten mukaiset siirtymäajat tulisi asettaa mahdollisimman lyhyiksi. Nykyisin taksimarkkinoilla vallitsevat lainsäädännölliset haasteet ovat johtaneet kestävämpään taksimarkkinoiden tilaan, minkä vuoksi nykytilan ongelmat tulisi pyrkiä ratkaisemaan mahdollisimman nopealla aikataululla alalle haitallisten väärinkäytösten välittömäksi poistamiseksi.

9.2 Taksamittarin käyttövelvoite

Liikennepalvelulain 15 a §:ään ehdotetaan lisättäväksi siirtymäsäännös taksamittarin käyttövelvoitteesta siten, että niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole ehdotetun lain tultua voimaan ajoneuvoissaan mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, tulee noudattaa tämän lain 15 a §:n mukaista vaatimusta taksamittarin käyttämisestä viimeistään 1 lokakuuta 2026 lähtien. Siirtymäsäännöksen mukaisesti velvollisuus käyttää taksamittaria on kuitenkin voimassa heti lain voimaantulosta alkaen sellaisilla taksiliikenneluvan haltijoilla, joilla on ajoneuvoissaan taksamittari.

Taksiliitto ehdottaa, että siirtymäsäännös asetetaan siten, että vaatimus taksamittarin käyttämisestä on voimassa viimeistään 1.4.2026 alkaen. Taksiliiton tietojen mukaan taksamittarimarkkinoilla ei ole tällä hetkellä markkinapuutetta, ja taksamittari on hankittavissa nopealla aikataululla, minkä vuoksi 3 kuukauden siirtymäajan tulisi olla riittävä. Lisäksi siirtymäsäännöksen sanamuotoa tulisi muuttaa siten, että velvollisuus käyttää taksamittaria on voimassa heti kun ajoneuvoon on lain voimaantulon jälkeen asennettu mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari, ottaen huomioon, että sama velvollisuus kohdistuu toimijoihin, joilla on ajoneuvossa taksamittari lain voimaantulohetkellä.

Vastaavasti 3. lakiehdotuksen taksamittaria koskevan ajoneuvolain 13 § 7 momentin muutos tulisi tulla voimaan 1.4.2026.

9.3 Rekisteröintiä ja julkista rekisteriä koskevat vaatimukset

Taksiliitto toteaa, että 1. lakiehdotuksen 17 §:n 2 momentin mukainen siirtymäaika, koskien ajoneuvon rekisteröintiä ja liittämistä liikenneluvulle tulisi asettaa siten, että vaatimukset tulisi täyttää viimeistään 31.3.2026 mennessä. Omistajailmoitus sekä ajoneuvon liittäminen liikenneluvulle on jo mahdollista nykyisin Liikenne- ja viestintäviraston sähköisessä asiointissa. Näin ollen on epäselvää edellyttävätkö vaatimukset sellaisia järjestelmämuutoksia, joiden johdosta 1.10.2026 asti ehdotettu siirtymäaika on välttämätön. Lisäksi vaatimusten täyttämiseksi liikenneluvanhaltijoilta tarvittavat muutokset ovat käsittääksemme tehtävissä vaivatta ja nopeasti sähköisessä asiointissa, minkä vuoksi erityisen pitkälle siirtymäajalle ei ole tarvetta.

Taksiliitto pyytää lisäksi arvioimaan, onko 1. lakiehdotuksen 227 §:n 1 momentin 1 kohdan osalta ehdotettu 1.10.2026 asti oleva pitkä siirtymäaika välttämätön, vai voidaanko julkisen rekisterin laajentamista edeltävät järjestelmämuutokset toteuttaa nopeammalla aikataululla 31.3.2026 mennessä.

9.4 Täydennyskoulutus

Esitysluonnoksen mukaan esityksen 2. lakiehdotuksen voimassaolo ehdotetaan päättyvän kolme kalenterivuotta sen jälkeen, kun mainitun lakiehdotuksen 26 b § on tullut voimaan. Lakiehdotuksen mukaan esitykseen sisältyvä 2. lakiehdotus liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta tulee kuitenkin voimaan 1.1.2026 ja on voimassa 1.12.2034 saakka. Taksiliitto toteaa, että voimaantuloa ja siirtymäsäännöstä tulee selkeyttää ristiriidan poistamiseksi ja väliaikaisen 26 b §:n tulee olla voimassa niin pitkään, kunnes kaikki ennen muutetun 25 a §:n voimaantuloa voimassa olevat tai vireillä olevat taksinkuljettajan ajoluvat on uusittu.

9.5 Taksikilpiä koskeva siirtymäaika

Taksiliitto pyytää arvioimaan, ovatko ajoneuvolain 99 §:n, 101 §:n sekä 153 a §:n muutokset mahdollista saattaa voimaan nopeammalla aikataululla. Ehdotettu vaatimus taksikilvistä on yksi esitysluonnoksen olennaisimpia vaatimuksia taksimarkkinoiden tilanteen korjaamiseksi, valvonnan mahdollistamiseksi ja väärinkäytösten poistamiseksi. Näin ollen taksikilpiä koskevan lakiehdotuksen siirtymäaika tulisi olla mahdollisimman lyhyt.

10 PERUSTUSLAKIA JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYSTÄ KOSKEVA KAPPALE 10

Taksiliitto katsoo, että perustuslakia ja säätämisyjärjestystä koskeva kappale 10 ja siinä tehdyt johtopäätökset on perusteltu kattavasti ja asianmukaisesti. Taksiliitolla ei ole muuta lausuttavaa perustuslakia ja säätämisyjärjestystä koskevaan kappaleeseen 10.

11 MUUT ASIAT

11.1 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen ja poliisin antama varoitus

Ajoluvan palauttaminen

Taksiliitto kannattaa ehdotusta 246 §:n 5 momentin muuttamisesta siten, että viittaus lupaviranomaiseen vaihdettaisiin viittaukseksi poliisiin. Muutetun momentin mukaisesti ennen ajoluvan palauttamista luvanhaltijan sopivuus on arvioitava uudelleen 25 §:n mukaisesti ja sen 3 ja 4 momentissa tarkoitetuista teoista otetaan huomioon ne, jotka ovat tulleet poliisin tietoon ajoluvan peruuttamisen jälkeen.

Ajoluvan peruuttaminen

Taksiliitto esittää seuraavaa muutosta 246 §:n 3 momenttiin:

246 § 3 momentti ”Jos on todennäköistä, että taksinkuljettajan ajoluvan haltija on syylistynyt 25 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun rikokseen taikka 2 kohdassa tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, vapauteen kohdistuvaan rikokseen, ryöstöön, ampuma-aserikokseen, vaarallisen esineen hallussapitoon liittyvään rikokseen, kiristykseen, järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistumiseen tai terrorismirikokseen, ja matkustajien turvallisuus sitä edellyttää, poliisi voi peruuttaa ajoluvan väliaikaisesti. Väliaikainen peruuttaminen on muutoksenhausta huolimatta voimassa, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu. Jos syyte raukeaa, ajolupa on viivytyksettä palautettava haltijalleen, jollei syytä ajoluvan peruuttamiselle muuten ole.”

Nykyisin väliaikainen peruuttaminen on mahdollista vain 25 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen rikosten osalta. Eitetty muutos liikennepalvelulain 246 §:n 3 momenttiin on välttämätön, jotta poliisilla on asianmukaiset valtuudet ajoluvan peruuttamiseen matkustajien turvallisuuden varmistamiseksi myös muiden kuin 1 kohdassa tarkoitettujen rikosten osalta. Myös liikennepalvelulain 25 §:n 3 momentin 2 kohdassa jo listatut sekä uudet ehdotetut rikokset liittyen henkeen ja terveyteen, vapauteen, ryöstöön, ampuma-aseisiin ja vaaralliseen esineen hallussapitoon ovat kuitenkin vakavia matkustajan turvallisuuteen vaikuttavia rikoksia, joiden osalta poliisilla tulee olla toimivalta peruuttaa ajolupa välittömästi matkustajien turvallisuuden sitä edellyttäessä.

11.2 Taksiliikenneluvan peruuttaminen

Hallituksen esitysluonnoksessa ei ole ehdotettu muutoksia taksiliikenneluvan peruuttamista koskevaan sääntelyyn. Nykytilan yhtenä merkittävänä ongelmana on taksiliikenneluvan peruuttamiseen liittyvät käytännön haasteet ja sääntelyn toimimattomuus. Liikennepalvelulain 242 §:n mukaan liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa.

Liikenne- ja viestintävirasto ei käsittääksemme kuitenkaan saa nykyisin tietoa esimerkiksi rikoksista, jotka saattaisivat johtaa hyvämaineisuuden menettämiseen, eikä rikostaustan seuraaminen ole muutoinkaan säännönmukaista voimassa olevan taksiliikenneluvan haltijoiden osalta. Siten taksiliikenneluvan myöntämisen jälkeen tehdyt vakavatkaan rikokset eivät käytännössä useinkaan johda taksiliikenneluvan edellytysten uudelleenarviointiin ja luvan peruuttamiseen.

Sääntelyä tulisi kehittää siten, että taksiliikenneluvan haltijan hyvämaineisuuden vaarantavat rikokset todellisuudessa johtaisivat taksiliikenneluvan peruuttamiseen ja että viranomaisella on valtuudet taksiliikenneluvan haltijoiden rikostaustan säännönmukaiseen seuraamiseen.

11.3 Saatavuuden parantamiseen tähtäävät muut toimenpiteet

Hallituksen esitysluonnos ei anna suoraa vastausta saatavuusongelman ratkaisuun vaikkakin esitetyt muutokset Taksiliiton näkemyksen mukaan edistävät pidemmällä aikavälillä saatavuutta. Saatavuuteen vaikuttavat kuitenkin useat tekijät, joista osa on lainsäädännön ulottumattomissa. Näitä tekijöitä ovat väestön ikääntyminen ja maan sisäisen muuttoliikkeen suunnat.

Tässä lakiehdotuksessa esitelty ratkaisut tähtäävät ensi sijassa alan laadun parantamiseen, ja luvanvaraisen yrittäjätoiminnan valvonnan tehostamiseen. Saatavuutta parantaa alan säätelyn tarkkarajaisuus, joka luo ennustettavuutta toimintaympäristöön ja helpottaa uuden yrittäjän sitoutumista alalle.

Saatavuus tai sen puute ei ole tasaista, vaan paikasta ja ajasta riippuvaista. Esimerkiksi maaseutukeskusten ulkopuolella korostuvat ilta- ja viikonloppuaikojen saatavuusongelmat. Tilastollisesti katsottuna auto- ja lupamäärät ovat riittävät.

Yhtenä taksien saatavuuteen liittyvänä haasteena on myös kilpailuoikeudelliset rajoitukset päivystyksestä sopimiseen. Kilpailulainsäädäntö lähtökohtaisesti kieltää keskenään kilpailevien elinkeinonharjoittajien väliset sopimukset, joilla jaetaan palvelun tuottamisen ajankohtia. Poikkeuksena ovat kuitenkin tilanteet, joissa SEUT 101 ja/tai kilpailulain 6 §:n mukainen tehokkuuspuolustus täyttyy. Tehokkuuspuolustuksen täyttymisen luotettava arviointi on kuitenkin erittäin haastavaa, eikä käytännössä mahdollista yksittäisille taksiyrittäjille. Kilpailu- ja kuluttajaviraston ohjeistuksia on täsmennetty vuosien aikana, mutta paikkakuntaikohtaiset eroavaisuudet huomioden ohjeistukset ovat jääneet liian yleisluontoisiksi. Kilpailulainsäädännön rikkomisesta määrätty seuraamusmaksut ovat niin suuria, etteivät taksiyrittäjät uskalla ottaa riskiä joutumisesta niiden kohteeksi. Pelkästään tutkinnan kohteeksi joutumisesta seuraa väistämättä merkittäviä kustannuksia. Pelko mahdollisista kustannuksista yhdistettynä hiljaisen ajan vaatimattomaan taksikysyntään estää tehokkaasti ajovuoroista sopimisen alueilla, missä sopimiselle olisi todennettu tarve. Yrittäjien oikeusturvan kannalta paras ratkaisu olisi saada Kilpailu- ja kuluttajavirastolta ennakkoratkaisu ajovuoroista sopimisen käytänteistä ja reunaehdoista taikka määritellä lainsäädännössä ne tilanteet, joissa ajovuoroista sopiminen on mahdollista.

Myös kuntien maksamista päivystyskorvauksista saadut kokemukset ovat positiivisia ja tärkeä kannuste paikkakunnan taksiyrittäjille. Päivystyskorvauksella on havaittu olevan positiivisia vaikutuksia saatavuuteen. Lisäksi kun asiakkaat ovat voineet luottaa taksin saamiseen, on se vaikuttanut positiivisesti niin taksien kuin muiden elinkeinonharjoittajien palveluiden kysyntään alueella.

11.4 Muutosten vaikutukset työntekijöiden asemaan

Ehdotetuilla muutoksilla on alan yrityksiltä saatujen kommenttien perusteella positiivinen vaikutus myös taksiyritysten työntekijöiden asemaan. Ammattiosaamisen vahvistaminen ja selkeys vaatimuksista, niin auton tunnistamisen kuin raportoinnin osalta, sekä sanktioiden vaikuttava taso ohjaavat toimintaa ammattimaisempaan ja turvallisempaan suuntaan, joka parantaa myös työntekijöiden asemaa. Työntekijän ja yrityksen vastuut selkeytyvät ja konkretisoituvat vahvistetulla valvonnalla. Yksi alalla pysymisen edellytyksistä on työntekijöiden aseman selkeys.

11.5 Tiedonkeruun läpinäkyvyys ja standardointi

Taksiliitto huomauttaa, että viranomaisten suorittaman tiedonkeruun osalta on päästävä korkeampaa standardoinnin tasoon ja läpinäkyvyyteen rakenteesta ja raportointikanavista. On keskeistä, että toimialaa sääntelevää säädöskehikkoa kehitetään suuntaan, joka ei syrji eri liiketoimintamalleja, vaan antaa selkeän kuvauksen ja tarkoituksenmukaisen toimintamallin lakisääteisten velvoitteiden täyttämiseksi ja sen valvonnalle.

11.6 Logistiikan perustutkimuksen muutokset

Muita toteuttamisvaihtoehtoja koskevassa luvussa on todettu, että koulutusorganisaatioiden järjestämien koulutusten lisäksi voitaisiin säätää, että taksinkuljettajan koulutuksen tai koulutuksen ja kokeen tuottavan pätevyyden voisi saada myös ammatillisen koulutuksen kautta logistiikan perustutkinnon perusteisiin kuuluvan taksiliikenteen kuljettajana työskentelyyn tähtäävän tutkinnon osan suorittamisella. Esitysluonnoksessa on kuitenkin todettu, että kahden koulutuspolun avaaminen johtaisi käytännössä tilanteeseen, jossa Suomessa järjestettäisiin sekä maksuttomia että maksullisia taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksen täyttäviä koulutuksia. Koska taksinkuljettajan koulutuksesta säädetään kansallisesti, perusvalmistelussa on alalle hakeutuvien henkilöiden yhdenvertaisuuden ja yritysten kilpailuneutraaliuden näkökulmasta pidetty tarkoituksenmukaisena, että lakisääteistä taksinkuljettajan koulutusta järjestäisivät vain Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät koulutusorganisaatiot.

Taksiliitto toteaa, että edellä todettu on ensinnäkin ristiriidassa 25 a §:n 4 momentissa asetetun kirjauksen kanssa muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta taksinkuljettajan kelpoisuuden tunnustamisesta. Mikäli ammattipätevyyden tunnustaminen tullaan sisällyttämään lakiin, olisi täysin kohtuutonta, että ulkomailla suoritettu pätevyys voitaisiin tunnustaa Suomessa, mutta logistiikan perustutkinnon perusteisiin kuuluvan taksiliikenteen kuljettajana työskentelyyn tähtäävän tutkinnon osan suorittamisella ei voisi saada pätevyyttä.

Logistiikan perustutkinnon ”Taksiliikenteen kuljettajana työskentely” -tutkinnon osa on lisännyt taksinkuljettajien osaamista, edistänyt uusien yrittäjien tuleamista taksialalle ja se on koettu muutoinkin hyödylliseksi ammattitaitoisen taksialan ylläpitämisen kannalta. Taksiliitto pitää myös alan houkuttelevuuden ja uusien yrittäjien alalle löytämisen kannalta tärkeänä, että logistiikan perustutkinnossa säilytetään edelleen ”Taksiliikenteen kuljettajana työskentely” -tutkinnon osa.

Suomen Taksiliitto ry

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

-

Lindqvist Mikael
Suomen Taksiliitto ry