

Asia: VN/25768/2024

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä MaRa) toteaa lausuntonaan seuraavaa:

1. Taksisääntelyn korjaaminen on välttämätöntä

Ennen taksiuudistusta Suomessa oli toimiva ja luotettava taksijärjestelmä. Taksiliikenteen sääntelyn purkamista ja kilpailun vapauttamista perusteltiin merkittävillä hyödyillä. Seuraukset olivat kuitenkin päinvastaisia. Taksiala vapautettiin sinisilmäisesti, vastoin asiantuntijoiden näkemyksiä ja alan kokemusta.

Taksinkuljettajan koulutusvaatimusten poistaminen on johtanut siihen, että alalle on tullut paljon henkilöitä, joilla on olemattomat tai heikot valmiudet taksinkuljettajan työhön ja puutteellinen pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus. Asiakas joutuu tämän vuoksi ohjeistamaan kuljettajaa ajon aikana. Taksien hinnoittelu on muuttunut ennakoimattomaksi. Taksimatkasta saatetaan periä asiakkaalta hinta, jonka asiakas kokee matkan pituuteen ja aikaan nähden kohtuuttomaksi. Julkisuudessa on käytetty myös termiä ”ryöstöhinnoittelu”.

Samaan aikaan on uutisoitu siitä, että alustojen kautta taksia ajavien tulo-taso on heikko alustan määräämän hinnoittelun ja sen perimien komissioiden takia. Vaikka yrittäjä ajaa säännöllisesti ja paljon taksiajoja, kulujen vähentämisen jälkeen taksilla ajaminen voi siitä huolimatta muodostua kannattamattomaksi. Uutisointi antaa kuvan epäterveestä ilmiöstä (<https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/f80313bc-f3b3-419c-9e50-0ba9b9aa0afb> ja <https://www.hs.fi/helsinki/art-2000011082634.html>). Merkittävästi yleistä hintatasoa halvemmalla taksilla ajavien taksiyrittäjien ei ole mahdollista elättää itseään saamallaan tuloilla ja kustantaa omaa

sosiaali- ja eläketurvaansa. Tämä johtaa siihen, että he tarvitsevat merkittäviä yhteiskunnan tukia jo työaikanaan, vaikka he tekisivät töitä kokoaikaisesti. Heidän taksinkuljettajan tehtävästään saama ansio ei mahdollista eläkemaksujen maksamista. Näin ollen heidän toimeentulonsa heidän siirryttyään eläkkeelle jää yhteiskunnan huoleksi. MaRa katsoo, että Suomeen ei tulisi luoda toimintamalleja, jotka eivät millään mahdollista esimerkiksi taksinkuljettajalle säällistä toimeentuloa eikä sosiaali- ja eläketurvasta huolehtimista.

Taksinkuljettajiin liittyvät rikosepäilyt ja rikostuomiot (esim. seksuaalirikokset) ja asiakkaisiin kohdistuneet rikokset ovat lisääntyneet. Tämä heikentänyt taksipalvelujen turvallisuutta ja rapauttanut aiemmin hyvin turvalliseksi koetun alan mainetta. Vuoden 2021 lopulla uutisoitiin siitä, että taksinkuljettajia epäillään seksuaalirikoksista Helsingissä entistä useammin. Määrä on noussut vuoden 2018 kesästä lähtien. Ylen MOT-ohjelma maaliskuussa 2025 järkytti laajasti katsojia, kun siinä kerrottiin taksinkuljettajien tekemistä seksuaalirikoksista.

Myös taksinkuljettajien välisistä sanaharkoista ja väkivaltatilanteista taksitolpilla on uutisoitu. Vuoden 2023 lopulla Yle uutisoi, että sen haastatteleminen lähteiden mukaan niin sanotut villit taksit ovat ryhtyneet muodostamaan taksitolpille omia jonotusjärjestelmiään. Kilpailijat pidetään tarvittaessa väkivalloin poissa. Uhkaustilanteet ovat saaneet taksinkuljettajia lopettamaan työnsä turvallisuusriskien takia tai siirtymään muualle.

Kun taksamittari ei ole enää pakollinen, siitä on hyötynyt harmaan talouden toimijat ja kärsijöinä ovat rehelliset taksiyrittäjät. Muut laitteet tai järjestelmät eivät ole yhtä luotettavia kuin taksamittari ja ne ovat helpommin manipuloitavissa. Ne eivät myöskään rekisteröi tietoja ajoneuvon kokonaiskilometreistä. Taksamittarin puuttumisen takia verovalvonta on ollut vaikeaa, ja taksialalla on havaittu merkittäviä määriä pimeää tuloa ja veronkiertoa.

Verottaja tiedotti vuoden 2021 lopulla, että taksialan tehovalvonta paljasti 8,7 miljoonaa euroa kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja ja 4,3 miljoonalla eurolla muita virheellisyyksiä, jotka vaikuttivat verotettavan tulon määrään. Verottajan mukaan tyypillinen verovilpin muoto on jättää käteisellä maksettua myyntiä kirjaamatta yrityksen kirjanpitoon tai jättää esi-merkiksi kokonaan kirjaamatta jonkin kuukauden ajot. Taksamittaria saatetaan käyttää myös tarkoituksella väärin, jotta kirjanpitoon kirjautunut myynti jää todellisuutta pienemmäksi. Tehovalvonnan perusteella havaittiin myös se, että kansainvälisten sovellusten kautta taksitoimintaa harjoittavat eivät ole perillä siitä, että heidän vastuullaan on itse ilmoittaa taksitoiminnasta saadut tulot Verohallinnolle. Tehovalvonnassa huomattiin myös tapauksia, joissa taksinkuljettajalle oli maksettu pimeää palkkaa samanaikaisesti, kun hän on saanut työttömyys- tai sosiaalietuutta. Valvonnassa paljastui myös tilanteita, joissa taksiyrittäjällä ei ollut Traficomien myöntämää taksiliikennelupaa.

Taksiliikenteen valvontaiskuissa on havaittu jatkuvasti puutteita tietojen esittämisessä sekä ajopäiväkirjojen pitämisessä, joita edellytetään työsuhteessa olevilta taksinkuljettajilta. Verohallinnon mukaan alalle on tullut paljon pieniä toimijoita. On havaittu osaamattomuutta, mutta

myös piittaamattomuutta velvoitteista ja niiden hoitamisesta. Helsingissä huhtikuussa 2025 toteutetussa valvontaiskussa tarkastettiin yhteensä 46 taksia ja peräti 30 taksissa havaittiin puutteita. Ongelma ei koske yksin pääkaupunkiseutua tai suuria kaupunkeja. Rovaniemellä maaliskuussa 2025 toteutetussa valvontaiskussa puutteita havaittiin yritys- ja kuljettajätietojen esilläpitovelvoitteen laiminlyönneissä. Viisi taksinkuljettajaa ei pystynyt kommunikoimaan valvontatilanteessa ollenkaan suomen tai ruotsin kielellä.

Kuluttaja ei pysty tällä hetkellä tunnistamaan, että taksin lupa-asiat ovat kunnossa. Tunnistamista ja myös viranomaisvalvontaa helpottaisi, jos takseissa olisi oltava erilliset taksikilvet ja taksiajoneuvo tulisi olla kytketty liikennelupa.

Suomen kustannusrakenne ei mahdollista sitä, että jokin taksiyritys voisi veloittaa merkittävästi yleistä hintatasoa alempia hintoja muuten kuin kampanjaluonteisesti. Tämä on merkki joko harmaasta taloudesta tai siitä, että taksinkuljettajat eivät saa säällistä toimeentuloa kokoaikaisesta työstään. Lainsäädännön noudattamisesta ja yhteiskunnallisten velvoitteiden hoitamisesta on tullut taksialalla kilpailuhahtaa. Niistä huolehtivat tak-siyrittäjät ja kuljettavat eivät menesty kilpailussa. Lainsäätävä ei voi sallia sitä, että lainsäädännön noudattamisesta ja yhteiskunnallisten velvoitteiden asianmukaisesti hoitamisesta muodostuu kilpailuhahtaa.

MaRa kannattaa hallituksen esitysluonnoksessa olevia ehdotuksia:

- Taksinkuljettajan pakollinen koulutusvaatimus varmistaa, että kuljettajalla on vaadittavat perustaidot taksinkuljettajaksi.
- Taksinkuljettajan ajoluvan ja taksiliikenneluvan lupaedellytyksiin (hyvämaineisuus) tehtävät muutokset ovat tärkeitä harmaan talouden torjumiseksi, taksipalveluiden turvallisuuden lisäämiseksi ja taksiasiakkaisiin kohdistuvien rikosten ehkäisemiseksi.
- Taksialan tehokas verovalvonta ja harmaan talouden torjunta edellyttää pakollista taksamittaria. Traficomien varovaisen arvion mukaan taksamittari löytyisi yhä n. 70–80 % takseista. Kaikki vakiintuneet taksitoimijat käyttävät autoissaan taksamittaria. Taksamittarin käyttöpakko ei ole alalle tulon este huomioiden taksamittarin kertaluonteiset laite- ja asennuskustannukset sekä mittarin pitkä käyttöikä. Yhden mittarin käyttöikä on 10 vuotta ja se on siirrettävissä ajoneuvon vaihdon yhteydessä. Taksamittarin käyttö ei estä sovellusten käyttöä. Myös vakiintuneet toimijat käyttävät tilaussovelluksia ja kiinteähintaisia kyytejä ja autoissa on taksamittarit.
- Taksiajoneuvon rekisteröintivelvollisuus luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja taksikilven käyttövelvollisuus taksiautossa tehostaa viranomaisvalvontaa ja helpottaa kuluttajien mahdollisuutta tunnistaa taksi, jolla lupa-asiat ovat kunnossa.

MaRa toteaa, että taksisääntelyn korjaaminen on erittäin tärkeä asia myös matkailu- ja ravintola-alalle. Toimialan yritysten asiakkaat käyttävät taksipalveluita vapaa-ajan- tai liikematkoillaan. Taksi

on myös usein ulkomaalaiselle matkailijalle ensimmäinen palvelu, jota hän Suomeen saapuessaan käyttää. Mielikuva Suomesta turvallisena ja luotettavana maana heikkenee, jos matkailija kokee tulleen huijatuksi. Taksin turvallisuus ja luotettavuus on myös ensiarvoisen tärkeää yöaikaan kotiinsa palaaville juhlijoille.

2. Huomiot taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan muutettavaksi liikennepalvelulain 8 §:ää siten, että liikenneluvan myöntämisessä tehtävässä hyvämaineisuusarvioinnissa huomioitaisiin luvanhaltijan syyllistyminen myös henkeen ja terveyteen liittyviin rikoksiin sekä seksuaalirikoksiin.

MaRa toteaa, että taksiuudistuksen jälkeen taksiasiakkaisiin kohdistuneet seksuaalirikokset ovat ainakin julkisuudessa esitettyjen tietojen mukaan lisääntyneet. Tämä on heikentänyt asiakasturvallisuutta ja taksialan yleistä luottamusta. MaRa pitää liikenneluvan hakijan ja haltijan hyvämaineisuuden sääntelyn tarkistamista kattamaan myös seksuaalirikokset tältä osin selkeästi tarpeellisena.

MaRa katsoo, että myös toisen terveyteen ja henkeen kohdistuvia rikoksia on voitava arvioitava osana hyvämaineisuutta. Myös nämä rikokset voivat osana 8 §:n 2 momentin mukaista kokonaisarviointia osoittaa henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Hyvämaineisuutta koskevan harkinnan laajentamisella voidaan estää, että väkivalta- tai henkirikoksiin syyllistyneet henkilöt eivät pääse alalle luvanhaltijana.

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan hyvämaineisuuden arvioinnissa otettaisiin huomioon myös petos- ja maksuvälinerikoksia. MaRa pitää tätä harmaan talouden torjunnan kannalta kannattavana.

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

3.1 Yksinomainen hallinta ja ajoneuvon kytkeminen liikennelupa

Esityksessä ehdotetaan, että taksiliikenneluvan haltijalla on velvollisuus huolehtia, että ammattimaisessa henkilökuljetusliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja että se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Tällöin sääntely olisi yhdenmukainen kaikille liikenneluvanhaltijoille. Luvanhaltija velvoitettaisiin huolehtimaan siitä, että

taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo olisi kytketty rekisterimerkinnällä kyseisen luvanhaltijan liikennelupaan.

HE-luonnoksen perusteluissa todetaan, että verovalvonnallisesti nykyisellä lainsäädännöllä on hankala selvittää, millä ajoneuvolla taksiliiketoimintaa on harjoitettu, joten ajoneuvon liittyviä kuluja ei verovalvonnassa voida tällä hetkellä aukottomasti tarkastaa. Taksiliikenneluvan haltija voi tällä hetkellä periaatteessa yrittää vähentää elinkeinoverovähennyksenä mitä tahansa, esimerkiksi oman henkilökohtaisen autonsa kuluja, tai käyttää taksina käytettävää ajoneuvoa yrittäjän omiin ajoihin ja laittaa näitä kuluja myös elinkeinoverovähennyksenä verotukseen.

Yksinomaisen hallinnan vaatimuksen puuttuminen vaikeuttaa myös poliisin valvontaa. Käytännössä on erittäin hankala selvittää sitä, kuka tilanteessa oikeasti harjoittaa liikennettä, ja ovatko luvat kunnossa. Mikäli taksiliikennelupa olisi kytketty ajoneuvon, poliisin tienvarsivalvonta tehostuisi olennaisesti, kun luvanhaltijan (ja luvan) perustiedot olisivat suoraan näkyvissä rekisterissä. Samoin, jos taksiliikenteessä toimisi ajoneuvo, johon ei kytkeytyisi lainkaan voimassa olevaa taksiliikennelupaa, tällaiset pimeät taksit olisi huomattavasti helpompi ottaa kohdennettuun valvontaan ja tarkastukseen.

MaRa kannattaa ehdotusta, joka tehostaa harmaan talouden torjuntaa ja viranomaisvalvontaa.

3.2 Julkinen rekisteri taksiliikenneluvan haltijoista

Ehdotuksen mukaan julkisesti saatavilla olevaa tietoa taksiliikenteen harjoittajista. Ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella kansalainen voisi tarkistaa, kuka on luvanhaltija ja ovatko luvat kunnossa.

MaRa kannattaa ehdotusta. Taksitoimijoiden rekisteritietojen julkisuus on helppo toteuttaa ja se lisää taksialan avoimuutta. Tällä hetkellä monen muun luvanvaraisen elinkeinon osalta on olemassa julkinen rekisteri. Esimerkiksi alkoholiluvista (tukkumyynti, valmistus, vähittäismyynti, anniskelu) ja tupakan myyntiluvan haltijoista on olemassa julkinen rekisteri.

3.3 Taksikilpi

Ehdotuksen mukaan luvanvaraisessa taksiliikenteessä käytettävässä ajo-neuvossa pitäisi olla taksikilpi. Taksikilven saisi luovuttaa vain sellaiselle ajoneuvolle, joka on rekisteröity sekä liitetty liikenneluvulle eikä ajoneuvo ole käyttö- tai ajokiellossa. Taksikilven käyttöä koskevien säännösten noudattamisen rikkomisesta voitaisiin tuomita rangaistus ajoneuvorikkomuksena.

MaRa kannattaa ehdotusta. Taksikilven käyttövelvollisuus tehostaa viranomaisvalvontaa ja helpottaa myös kuluttajien mahdollisuutta tunnistaa taksi, jolla lupa-asiat ovat kunnossa.

3.4 Hinnoittelu

Lakiin lisättäisiin uusi pykälä, jossa sanktioitaisiin taksin hintatietojen ja niiden ilmoittamisen puutteista. Liikennevirhemaksu (100 euroa) voitaisiin määrätä sekä luvanhaltijalle että kuljettajalle.

MaRa pitää ehdotusta perusteltuna, koska hintatietojen ilmoittamisessa ennen taksimatkaa on esiintynyt puutteita. Osa asiakkaista on kokenut tulleeensa huijatuksi ja julkisuudessa on puhuttu myös ryöstöhinnoittelusta. Liikenteessä on myös takseja, joissa ei ole lain edellyttämää hinnastoa näkyvillä, vaikka taksilla ajetaan muitakin kuin ennalta tilattuja kyytejä. Tällaisia autoja on näkynyt odottamassa asiakkaita muun muassa taksitolpilla.

Taksinkuljettajan on myös pystyttävä kertomaan asiakkaalle taksimatkan hinnasta ja/tai hinnoittelun perusteista ja hänen myös huolehtia siitä, että taksiajoneuvossa on hinnasto näkyvillä, kun sitä vaaditaan.

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

4.1 Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi lisättävät rikokset.

Vapauteen kohdistuvat rikokset

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan, että rikoslain 25 luvun 1–4 sekä 6–8 §:ssä tarkoitettujen vapauteen kohdistuvat rikokset lisättäisiin ajoluvan saamisen esteeksi. Tätä on perusteltu asiakkaiden turvallisuuden lisäämisellä. Taksinkuljettaja on usein kaksin asiakkaansa kanssa suljetussa ajoneuvossa, joten on perusteltua estää sellaisen henkilön mahdollisuus toimia kuljettajana, joka on tuomittu em. rikoksista.

MaRa pitää ehdotusta kannatettavana asiakkaiden turvallisuuden varmistamiseksi.

Veropetokset

Ehdotuksen mukaan myös 29 luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut veropetokset olisivat ajoluvan saamisen esteenä. Ehdotusta on perusteltu sillä, että taksinkuljettaja on se, joka käytännössä käyttäisi taksamittaria ja taksinkuljettajan vastuulle jäisi kirjata käsin taksamittariin ennalta tilattujen kyytien tiedot. Tietoja käytetään verovalvonnassa, joten mikäli henkilö olisi syylistynyt veropetokseen, se voisi heikentää luottamusta tietojen kirjaamisesta oikein.

MaRa pitää ehdotusta kannatettavana harmaan talouden torjunnan kannalta.

Maksuvälinepetokset ja maksuvälinerikokset

Ehdotuksen mukaan myös 36 luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut petokset sekä 37 luvun 8–9 § ja 11–13 §:ssä tarkoitetut maksuvälinepetokset ja maksu-välinerikokset olisivat ajoluvan saamisen esteenä.

MaRa toteaa, että taksinkuljettaja käsittelee yrittäjänä tai työntekijänä taksissa asiakkaiden rahoja ja vastaanottaa maksuja maksukorteilla sekä digitaalisilla sovelluksilla. Asiakkaalla on kyydissä ollessaan rajalliset mahdollisuudet havainnoida taksinkuljettajan toimintaa. Asiakkaina voi olla lapsia, vanhuksia, haavoittuvassa asemassa olevia henkilöitä sekä yöllä juhlimasta palanneita alkoholin vaikutuksen alaisena olevia asiakkaita. Lisäksi taksinkuljettaja vastaa siitä, että taksamittariin merkitään taksimatkasta oikeat tiedot.

MaRa pitää ehdotusta kannatettavana taksiasiakkaisiin kohdistuvien petosten ja huijausten ehkäisemiseksi ja harmaan talouden torjumiseksi.

Aserikokset

Ehdotuksen mukaan ajoluvan saamisen esteeksi lisättäisiin 41 luvun aserikoksia, jotka liittyvät ampuma-aseiden ja vaarallisen esineen hallussapitoon. Perusteluissa todetaan, että ampuma-aserikosten huomioiminen liittyy suoraan asiakkaan henkilökohtaiseen turvallisuuteen ja asiakkaan on voitava luottaa siihen, että taksinkuljettajaa ei ole tuomittu ampuma-aserikoksista.

MaRa pitää ehdotusta taksiasiakkaiden turvallisuuden kannalta perusteltuna ja huomauttaa, että ampuma-aserikoksiin syylistyneillä voi olla myös kytköksiä rikollisjengeihin.

Ulkomailla tapahtuneet rikokset

Taksinkuljettajan ajolupaa haettaessa lupaviranomainen selvittää, että ajo-luvan hakijalla ei ole luvan myöntämisen estäviä rikos- tai sakkorekisterimerkintöjä. Suomalaiset rekisteritiedot viranomaisen saa viran puolesta.

MaRa katsoo, että jos taksinkuljettajan ajolupaa hakee ulkomailta Suomeen muuttanut henkilö, hänen taustansa selvitetään ja varmistutaan, että hän ei ole kotimaassaan syylistynyt vastaaviin rikoksiin.

4.2 Taksinkuljettajan pakollinen koulutus

Ehdotuksen mukaan taksinkuljettajan kokeen lisäksi taksinkuljettajalta vaadittaisiin 21 tunnin pakollista koulutusta. Koulutus koostuisi seuraavista aiheista 1) matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, 2) eri matkustajaryhmien erityistarpeista, 3) taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista, 4) kuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista ja 5) kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.

MaRa kannattaa koulutusvaatimuksen palauttamista lakiin. Koulutus-vaatimuksen poistaminen on heikentänyt taksipalveluiden laatua. Alalle on tullut paljon henkilöitä, joilla on olemattomat tai heikot valmiudet taksinkuljettajan työhön ja puutteellinen pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus. Taksinkuljettaja ei välttämättä osaa ajaa määränpäähän itsenäisesti ja asiakas joutuu ajon aikana ohjeistamaan taksinkuljettajaa helpoillakin reiteillä. Taksipalveluita tarjottaessa odotusarvo on, että asiakas ei joudu hoitamaan taksinkuljettajalle kuuluvia tehtäviä eikä taksinkuljettaja vaaranna muiden liikenteessä olevien turvallisuutta.

Taksinkuljettajien, jotka eivät ole suorittaneet taksinkuljettajan koulutusta, tulee suorittaa seitsemän tunnin taksinkuljettajan täydennyskoulutus taksinkuljettajan ajolupaa uusittaessa. MaRa pitää ehdotusta perusteltuna.

4.3 Ajokoe

HE-luonnoksessa ei esitetä, että taksinkuljettajan ajoluvan saaminen edellyttäisi ajokokeen suorittamista.

Taksiliitto on ehdottanut, että Suomessa tulisi ottaa käyttöön Ruotsin tapaan taksinkuljettajan ajoluvan edellytykseksi pakollinen ajokoe. Kokeessa kuljettaja osoittaa riittävät taidot ajo- ja matkustajaturvallisuuteen liittyen sekä kokeen tulee mitata kokelaan osaamista laajasti ja monipuolisesti.

MaRa katsoo, että ajokokeen tarpeellisuus tulee huolellisesti arvioida jatkoselvityksessä. Ajokoe nostaa alalla tulon kynnystä, mutta samalla se varmistaa, että taksinkuljettajalla on tosiasialliset perusvalmiudet taksinkuljettajan työhön. Kirjallisen kokeen hyväksytty suorittaminen ei välttämättä tätä varmista. Ja jos kirjallinen koe on läpäisty vilpillisesti, puutteelliset taidot paljastuisivat ajokokeessa.

4.4 Vilppi ja karenssiajat

Tällä hetkellä taksinkuljettajan koe voidaan hylätä vain, jos vilppi havaitaan koesuorituksen aikana. MaRa kannattaa ehdotusta, jonka mukaan koe hylätään myös, jos vilppi havaitaan jälkikäteen.

Vilppitapauksissa henkilöllä on 6 kuukauden karenssiaika uuden kokeen suorittamiselle. MaRa katsoo, että karenssiajan mahdollista pituutta tulisi harkita pidennettäväksi 12 kuukauteen vilpin ehkäisyn tehostamiseksi.

Arviomuistiossa todettiin, että liikennepalvelulakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös määräaikaisesta kiellosta osallistua kokeeseen kolmen hylätyn suorituskerran jälkeen. Arviomuistion mukaan suurimmalla osalla hylätyistä kokeista on syynä heikko kielitaito. Ehdotetussa ajassa henkilön olisi mahdollista parantaa kielitaitoaan tai muita tarvittavia tietoja ja taitoja riittävälle tasolle. MaRa katsoo, että HE-luonnoksen jatkovalmistelussa vielä harkittaisiin karenssiajan lisäämistä lakiin toistuvasti hylättyjen koesuoritusten jälkeen.

5. Huomiot koulutusorganisaatioiden hyväksyntää ja valvontaa koskevista ehdotuksista ja perusteluista

Ei kommenttia.

6. Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

MaRa toteaa, että ehdotetut korjaukset taksisääntelyyn on välttämättömiä taksialan luottamuksen palauttamiseksi, lakisääteisten velvollisuudet hoitavien taksien tunnistamisen helpottamiseksi,

taksiasiakkaisiin kohdistuvien rikosten ja huijausten ehkäisemiseksi, harmaan talouden torjumiseksi sekä reilun ja tasapuolisen kilpailun varmistamiseksi.

MaRalla ei ole huomauttamista esityksen vaikutusarviointia koskevaan lukuun

7. Huomiot esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta

Lakiehdotuksen mukaan liikennepalvelulain muutos tulisi voimaan vuoden 2026 alussa. Lakiin sisältyy useita siirtymäsäännöksiä.

Ehdotuksen mukaan taksamittari pitäisi asentaa takseihin 1.10.2026 mennessä. Siirtymäaikaa on perusteltu sillä, että ne taksiliikenneluvanhaltijat, joilla ei ole autoissaan taksamittaria ehtisivät sellaisen hankkia. MaRa pitää siirtymäaikaa tarpeellisena, mutta ehdotettu siirtymäaika vaikuttaa tarpeettoman pitkältä. Jatkovalmistelussa tulee harkita, olisiko esimerkiksi kuuden kuukauden siirtymäaika riittävä.

Taksikilpien käyttöönotolle ehdotetaan siirtymäaikaa 30.6.2027 asti. Liikenne- ja viestintäviraston tulee kilpailuttaa taksikilpien hankinta ennen kuin niitä voidaan asentaa. MaRa katsoo, että jatkovalmistelussa tulee harkita voisiko lyhyempi siirtymäaika olla riittävä.

8. Huomiot perustuslakia ja säätämisyjärjestystä koskevasta kappaleesta 10

Ei kommentoitavaa

9. Huomionne muista mahdollisista asioista

Taksamittari

Ehdotuksen mukaan kaikissa takseissa pitäisi olla mittauslaitelain (707/2021) vaatimukset täyttävä taksamittari, jonka tulisi kerätä jokaisesta taksimatkasta 15 a § 1 momentissa luetellut tiedot. Ehdotuksen mukaan taksamittarin käyttövaatimuksella on tarkoitus ehkäistä harmaata taloutta sekä helpottaa sen torjuntaa

MaRa kannattaa taksialan harmaan talouden torjunnan tehostamiseksi, että taksamittari tulisi pakolliseksi kaikkiin takseihin.

Liikennepalvelulaissa tarkoitetut muut laitteet ja järjestelmät ovat tällä hetkellä epätarkempia ja helpommin manipuloitavissa kuin taksamittari. Taksamittarin sijasta käytettävä järjestelmä tai laite ei ole lain edellyttämällä tavalla tosiasiallisesti luotettava, jos harmaan talouden toimija pystyy helposti ohittamaan sen käytön taksiajoissa niin, että käteisellä tai sovelluksella maksetuista kiinteähintaisista taksimatkoista ei tallennu oikeita tietoja järjestelmään tai tietoja pystyy jälkikäteen manipuloimaan.

Mikään muu järjestelmä taksamittaria lukuun ottamatta ei tallenna tietoja ajoneuvon kokonaiskilometreistä. Ajoneuvolla ajettu kokonaiskilometrimäärä on olennainen tieto paljastamaan esimerkiksi kassan ohimyyntiä. Taksamittari rekisteröi kaiken taksiyrityksen verotuksen ja kirjanpidon kannalta oleellisen tiedon riittävällä tarkkuudella eikä tietoa voi manipuloita. Taksamittari on kiinteä ajoneuvoon asennettava laite, jota ei voi irrottaa ajoneuvosta ja sitä kautta manipuloida tietosisältöä. Tarkastuksissa se paljastaisi myös harmaan talouden ilmiön, jossa mahdollisesti jätetään kirjaamatta joitain maksuja mittariin ja sitä kautta kirjanpitoon, sekä silloin, jos mahdollisesti taksiyrityksen työntekijä pimittää tuloja taksiyritykseltä. Taksamittari rekisteröi ajoneuvon ajoja silloinkin, kun sitä ei ole kytketty "on duty"-toimintoon.

Taksamittarin käyttöpakko ei estä sovellusten käyttöä. Sovellusta käyttämällä asiakas voi valita, maksaako hän taksimatkan kiinteähintaisena. Ennakkoon sovitut hinnat on mahdollista syöttää taksamittarille, joten taksamittari ei rajoita erilaisten hinnoittelumallien käyttöä.

Kaikki vakiintuneet taksitoimijat käyttävät autoissaan taksamittaria ja taksamittari on arviolta 70-80 prosentissa taksiautoja. Taksamittarin käyttöpakko ei ole alalle tulon este huomioiden taksamittarin kertaluonteiset laite- ja asennuskustannukset sekä mittarin pitkä käyttöikä. Yhden mittarin käyttöikä on 10 vuotta ja se on siirrettävissä ajoneuvon vaihdon yhteydessä.

MaRa pitää perusteltuna, että taksamittarivelvoitteen rikkomisesta säädetään riittävän suuri sanktiouhka väärinkäytösten ehkäisemiseksi. Ehdotuksen mukaisesti luvanhaltijalle voitaisiin määrätä 3 000 euron liikennevirhemaksu, jos taksina käytettävässä ajoneuvossa ei olisi mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria.

Luvanhaltijalle ja taksinkuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu taksiautossa olevan taksamittarin käyttöä koskevista rikkomuksista. MaRa pitää liikennevirhemaksun määräämismahdollisuutta näissä perusteltuna.

Kunnioitavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Timo Lappi

toimitusjohtaja

Kai Massa

lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viik-ko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravin-toloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konsertti-tapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 8000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.

Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

MaRa viittaa aiemmassa kohdassa todettuun.

Huomionne taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

MaRan huomiot ovat aiemmassa kohdassa.

Massa Kai
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry