

Taksisääntelyn korjaus (HE 176/2020 vp) – Ministeriön lausuntovastineen esittely

19.2.2021

Yleistä

- Lausunnonantajat ovat yleisesti ottaen melko tyytyväisiä hallituksen esitykseen
 - Havaittujen epäkohtien korjaamista pidettiin pääsääntöisesti tärkeänä ja ehdotettuja sääntelyratkaisuja melko toimivina
- Osa lausunnonantajista katsoi, että uusia sääntelytoimia esitetään liian nopeasti
 - Markkinat eivät ole vielä ehtineet sopeutua liikennepalvelulain mukanaan tuomiin muutoksiin ja lisäsääntely voi rajoittaa uusien liiketoimintamallien toimintaa ja kehittämistä
- Kaikki lausunnoissa esitetyt muutosehdotukset eivät liity hallituksen esityksen tavoitteisiin, jolloin ne istuvat huonosti esitettyihin sääntelyratkaisuihin. Osa ehdotuksista taas vaatisi huomattavaa lisävalmistelua ongelman, sääntelyn tarpeen ja vaikutusten arvioimiseksi.
 - Erityisesti taksialan toimijat, erityisryhmien edustajat ja AKT ovat toivoneet tiukempaa sääntelyä.
 - Erityisryhmät ovat esittäneet useita muutostoiveja, joita on kommentoitu kirjallisessa vastineessa. Ehdotettuja sääntelyratkaisuja ei ole joko pidetty toimivina tai yksityiskohtaiset toiveet liittyvät pikemmin Liikenne- ja viestintäviraston tarkentaviin määräyksiin.
- Tässä esityksessä on nostettu esiin erityisesti sellaisia lausunnonantajien huomioita, joihin voi liittyä muutostarpeita tai jotka nousivat useammassa lausunnossa. Muilta osin lausuntoja on kommentoitu kirjallisessa vastineessa. Kirjallisessa vastineessa on myös teknisempiä kommentteja.

Kommentteja keskeisiin huomioihin

Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

1(2)

- Esitetyt muutokset eivät poista kaikkia perustuslaillisia huolia taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiseen sovellettavasta karenssiajasta lievien sakkorekisteristä ilmenevien rikkomusten osalta (liikennepalvelulain 25 § 4 mom) (oikeusministeriö). Sääntelyä tulisi muuttaa vähemmän ehdottomaksi sellaisten sakolla rangaistavien tekojen osalta, jotka eivät osoita henkilön olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana (perustuslakivaliokunta)
 - LVM: **Vastineessa ehdotetaan liikennepalvelulain 25 §:n 4 momenttiin muutosta, jossa Liikenne- ja viestintäviraston harkintavaltaa lisättäisiin sakkorekisteristä ilmenevän ajo-oikeudetta ajamisen kohdalla.** Sakkorekisteriin kirjatut rattijuopumukset ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen jäisivät edelleen ehdottomiksi esteiksi. Muut 25 §:n 4 momentissa tarkoitetut teot eivät ole ehdottomia esteitä ajoluvan myöntämiselle.
- Koulutusorganisaatioiden valvonnassa käytettävän ulkopuolisen asiantuntijan kelpoisuusvaatimuksia tulee täsmentää (perustuslakivaliokunta) ja ulkopuoliseen asiantuntijaan tulisi soveltua virkavastuun ohella myös vahingonkorvauslaki (liikennepalvelulain 193 a §) (perustuslakivaliokunta, oikeusministeriö)
 - LVM: **Vastineessa ehdotetaan liikennepalvelulain 193 §:ää muutettavaksi ulkopuolisen asiantuntijan kelpoisuuden ja vahingonkorvausvastuun täsmentämiseksi.**
- Erityisryhmien kuljettajakoulutus tulisi asettaa pakolliseksi taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi (Kuntaliitto, Lähitaksi Oy, Invalidiliitto, AKT sekä Vammaisten henkilöiden neuvottelukunta VANE)
 - LVM: Ei ehdoteta muutosta. Pakollinen erityisryhmien kuljetuksia koskeva koulutus saattaisi nostaa alalle tulon kynnystä ja poistaa liikennepalvelulain positiivisia vaikutuksia esimerkiksi työllisyyteen. Se voisi myös heikentää palvelujen saatavuutta niillä alueilla, joilla jo nyt on pulaa kuljettajista. Pakollinen koulutus voisi olla myös perustuslain elinkeinovapauden kannalta haasteellinen. Koulutus voidaan huomioida kilpailutuksissa.

- Taksinkuljettajan kokeessa pitäisi arvioida kielitaito niin, että kielitaitovaatimuksia ei tarvitse määritellä julkisissa hankinnoissa. (Cabonline). Taksinkuljettajan kokeessa tulisi arvioida sekä kielitaitoa että paikallistuntemusta(AKT).
 - LVM: Ei ehdoteta muutosta. Julkisilla hankintayksiköillä on oikeus määritellä hankintojensa kielitaitovaatimukset ja tarpeet tulevat jatkossakin vaihtelevaan. Lakisääteisen, kaikkia taksinkuljettajia koskevan erityisryhmien kanssa toimimiseen tarvittavan kielitaitotason edellyttäminen saattaisi olla elinkeinovapauden kannalta haasteellinen. Laissa luvanhaltijalla on nyt vastuu huolehtia siitä, että kuljettajalla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito. Paikallistuntemuksen arvioiminen sääntely-ympäristössä, jossa kuljettajaluvat ovat valtakunnallisia, ei ole tarkoituksenmukaista. Lisäksi useat yritykset edellyttävät kuljettajilta paikallistuntemusta.
- Yrittäjäkoulutuksen ja –kokeen kielivaatimuksista ei saisi muodostua tosiasiallista alalle tulon estettä (MaaS Global, ITS Finland, Keskuskauppakamari)
 - LVM: Laissa ei tästä säännöksiä, ei ehdoteta muutosta. Mahdollisuus suorittaa yrittäjäkoe ainoastaan suomeksi tai ruotsiksi on muiden tieliikenteen ammattipätevyyskokeiden käytännön mukainen. Kokeessa sallittaisiin sanakirjan käyttäminen. Muu koulutus- ja koekieli kuin suomi tai ruotsi vaikeuttaisi kokeen järjestämisen valvontaa ja saattaisi vaikuttaa negatiivisesti koulutuksen ja kokeen tavoitteiden toteutumiseen.
- Taksinkuljettajan kokeen vilppiseuraamuksen pituudesta ristiriitaisia näkemyksiä (oikeusministeriö, AKT)
 - LVM: Ei ehdoteta muutosta. Taksinkuljettajan koe on ainoa lakiin perustuva tapa arvioida taksinkuljettajan osaamista ja pätevyyttä ennen ajoluvan myöntämistä. Kokeen tulisi mahdollisimman hyvin mitata luvanhakijan osaamista. Vilppiseuraamusta pidennettiin lausuntokierroksen jälkeen 3 kk→6kk. Vaikka vilppisääntely voi väliaikaisesti rajoittaa elinkeinovapautta, se ei estä alalle tulemistä karenssiajan jälkeen. LVM pitää 6 kk:n mittaista seuraamusta riittävän täsmällisenä, oikeasuhtaisena sekä hyväksyttävänä esitetyn muutoksen tavoitteiden näkökulmasta.

Harmaan talouden torjunta taksipalveluissa

- Yrittäjäkoulutuksen sisältöä tulisi täsmentää esim. liikennepalvelulain luvanhaltijaa koskevilla velvoitteilla (liikennepalvelulain 6 a §) (Taksiliitto)
 - LVM: **Vastineessa on ehdotettu yrittäjäkoulutuksen sisällön täsmentämistä liikennepalvelulain 6 a §:ään Taksiliiton esittämän suuntaisesti.**
- Yrittäjäkoulutuksen ja erityisryhmien kuljettajan koulutuksen kestoja pitäisi täsmentää (liikennepalvelulain 6 a ja 26 a §) (Liikenne- ja viestintävirasto ja Taksiliitto eri suuntaisin ehdotuksin)
 - LVM: Ei ehdoteta muutosta pykäliin. 6 a §:n perusteluteksti on kuitenkin aiheuttanut epäselvyyttä koulutusten tarkoitetusta vähimmäiskestosta. Tästä syystä **ministeriö esittää, että valiokunta toisi esille mietinnössään, että liikennepalvelulain 6 a ja 26 a §:ien mukaisten koulutusten vähimmäiskeston on oltava 21 kokonaista tuntia, jotka voidaan jakaa koulutuksen kannalta tarkoituksenmukaisen mittaisiin oppitunteihin.**
- Taksivalaisimen käyttövelvollisuus on liian laaja (tieliikennelain 155 §) (Keskuskauppaamari, ITS Finland, MaaS Global)
 - LVM: Ei ehdoteta muutosta. Esityksellä pyritään ensisijaisesti parantamaan valvovien viranomaisten mahdollisuuksia tunnistaa taksi liikennevirrasta riippumatta taksimatkan tilaustavasta. Taksivalaisin helpottaa taksin tunnistamista myös matkustajille. Vaikka ulkoinen taksitunnus ei ole kaikissa tilanteissa asiakkaan kannalta yhtä merkityksellinen, taksitunnuksella on tällöinkin merkitystä taksiliikennettä valvovien viranomaisten näkökulmasta.

Taksipalvelujen hinnoittelu

- Liikennepalvelulain 152 §:ää olisi hyvä täsmentää julkisten hankintojen näkökulmasta. (Taksiliitto, KKV)
 - LVM: Velvoitteet ilmoittaa hinnoista, käyttää säädettyä hinnoittelurakennetta ja taksamittaria muuttuvahintaisissa kyydeissä sekä mahdolliset enimmäishinnat on tarkoitettu koskemaan kuluttajille tarjottuja kyytejä, mutta niitä sovellettaisiin myös muihin kyyteihin, ellei niistä ole muuta sovittu.
 - Esimerkiksi hankintayksikkö tai yritys saisivat jatkossakin sopia vapaasti taksiyritysten kanssa esimerkiksi taksipalvelujen hinnoista, hinnan määritystavoista ja taksamittarin käytöstä. **Vastineessa on ehdotettu hinnoittelusäännöksen soveltamisalaa tällä tavoin selventävää muutosta.**
- Velvoite sopia kyydin hinnasta, jos taksiyrityksen ilmoittama esimerkkimatkan hinta ylittää Traficomien määrittämän hintarajan, voi olla kuluttajille vaikeasti ymmärrettävä. Nykyisen sääntelyn (hinnasta sovittava, jos kokonaishinta ylittää 100 €) säilyttämistä tulisi harkita.
 - LVM: Ei ehdoteta muutosta. Tietoisuus säännöksestä voi olla etenkin alkuvaiheessa vähäistä. Vastaavanlaisesta säännöksestä on kuitenkin Ruotsista hyviä kokemuksia. Nykyisen sääntelyn mukainen sopimisvelvoite ei vaikuta lyhyiden matkojen ns. ryöstöhinnoittelun riskiin.
- Esitetty taksamittarin käyttövelvoite hinnoittelussa saattaa estää tietyn tyyppiset liiketoimintamallit (KKV, työ- ja elinkeinoministeriö, ITS Finland, MaaS Global ja Keskuskauppakamari, Uber)
 - LVM: Ei ehdoteta muutosta. Syyt esitetylle taksamittarin käyttövelvoitteelle kytkeytyvät yhtäältä kuluttajansuojaan ja toisaalta EU:n mittauslaitedirektiivistä kumpuaviin vaatimuksiin, joihin EU:n komissio on kiinnittänyt huomiota.

Taksipalvelujen saatavuus

- Lakiesitys ei tarjoa konkreettisia ratkaisuja taksipalveluiden saatavuuden parantamiseen, vaikka se on ollut lakihankkeen yksi keskeinen tavoite. (Kuntaliitto, Lähitaksi, VANE)
 - LVM: Ei ehdoteta muutosta.
 - Monet lausunnonantajat toivovat valtiolta esimerkiksi lisärahoitusta. Rahoitustarpeen arviointia ja mitoitusta haittaa puutteellinen tieto taksipalvelujen saatavuuden nykytilasta. Tästä syystä hallituksen esityksessä on esitetty toimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan saatavuuden tilannekuvaa. Mahdollisia tukitoimenpiteitä olisi mahdollista pohtia myöhemmässä vaiheessa paremmalla tietopohjalla.
 - Julkisesti tuettuihin taksikuljetuksiin liittyviä kysymyksiä ei ole mahdollista ratkaista liikennepalvelulain muuttamisella eikä niitä siitä syystä käsitellä hallituksen esityksessä. Voimassaolevassa lainsäädännössä on paljon elementtejä, jotka osaltaan varmistavat taksipalvelujen saatavuutta koko Suomessa (esim. kunnille kohdistuvat velvoitteet huolehtia koulukyydeistä sekä vammaisten henkilöiden liikkumispalveluista).

Muita lausunnoista nousseita aiheita

- Taksiliikenteen ammattimaisuuden määritelmää tulisi selkeyttää poistamalla liikennepalvelulain 3 §:n 1 momentista sana ”tulonhankkimistarkoituksessa (Taksiliitto). Liikennepalvelulain 4 §:n sanamuoto ei ole taksiliikennelupaa edellyttävän toiminnan osalta riittävän täsmällinen, mikä vaikeuttaa valvontaa.
 - LVM: Ei ehdoteta muutosta. Hallituksen esityksessä 4 §:n sanamuotoa on jo täsmennetty - ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä laissa mainituilla ajoneuvoilla **ja näiden palvelujen tarjoaminen yleisölle** edellyttää taksiliikennelupaa. Muun kuin ammattimaisen toiminnan luvanvaraisuus olisi ongelmallista perusoikeusnäkökulmasta. Tulonhankkimistarkoitus on yksi ammattimaisuuden tunnuspiirteistä. Taksiliiton tarkoittama liikennepalvelulain 3 § ei koske ainoastaan taksiliikennettä, joten pykälän muuttaminen edellyttäisi huomattavasti laajempaa arviointia myös muiden liikennemuotojen näkökulmasta. Poliisin luvattoman taksiliikenteen valvontamahdollisuuksia heikentävät pääasiassa resurssikysymykset.
- Erityisryhmien kuljettajakoulukseen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen sisältyvä vaatimus koulutuksen vastuuhenkilöstä tulisi selventää terminologian osalta: lakiehdotuksen 35 b, 36 a ja 36 b §:ssä mainitaan sekä *koulutuksesta* vastaava henkilö että *opetuksesta* vastaava henkilö (Traficom)
 - LVM: **Vastineessa ehdotetaan 36 a §:n pykälään teknistä korjausta siten, että laissa puhutaan ainoastaan koulutuksesta vastaavasta henkilöstä.**
- Liikennepalvelulain 268 §:ään (moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset), tieliikennelain 155 §:ään (taksivalaisin) ja liikennepalvelulain 32 luvun otsikkoon ehdotetaan lakiteknisiä muutoksia. (Poliisihallitus)
 - **LVM: Vastineessa ehdotetaan liikennepalvelulain 268 §:n täsmentämistä Poliisihallituksen ehdotuksen mukaisesti. Muilta osin muutoksia ei pidetä tarpeellisina.**

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

- Lakimuutoksen voimaantuloaikataulun vuoksi yrittäjäkoulutuksia ei ole välttämättä saatavilla heti lain voimaantulon jälkeen ja taksiliikennelupien myöntämisprosessi saattaa ruuhkautua ennen lain voimaantuloa (Traficom)
 - LVM: Ei ehdoteta muutosta. Koulutusorganisaatioiden hyväksymiseen ja yrittäjäkoulutusten käynnistymiseen liittyvä viive on ollut tiedossa. Tästä syystä on ehdotettu siirtymäaikaa luvanhaltijoille, joille on myönnetty taksiliikennelupa 1.7.2018 jälkeen mutta ennen nyt esitetyn muutoksen voimaantuloa ja eivät ole aiemmin suorittaneet lakisääteistä yrittäjäkoulutusta.
 - Koska ehdotettu yrittäjäkoulutus on melko suppea ja lakimuutos on hakijoiden tiedossa, vastaavaa siirtymäaikaa yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen suorittamiseen ei ole esitetty juuri ennen lain voimaantuloa lupaa hakeville uusille taksiyrittäjille. Tällä pyritään välttämään uusien lupien perumista. Luvan peruuttaminen on perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan vaikutuksiltaan jyrkempi kuin luvan epääminen.
- Ministeriö toteaa omasta aloitteestaan, että lakiehdotusten käsittelyn pitkittymisen vuoksi ehdotettua voimaantuloajankohtaa ja siirtymäaikoja tulisi tarkistaa.
 - **Vastineessa on esitetty ehdotus uudeksi voimaantulo- ja siirtymäsäännökseksi.**
 - Ehdotus perustuu oletukselle, että lait voisivat pääasiassa tulla voimaan 1.4.2021. Liikennepalvelulain uusien hinnoittelu- ja taksamittarisäännösten voimaantulopäiväksi ehdotetaan 1.9.2021. Siirtymäsäännöksiin sisältyviä päivämääriä muutettaisiin voimaantulon viivästystä vastaavasti.

Kirjallisessa vastineessa kommentoituja huomioita

Vastineessa kommentoituja huomioita

(1/4)

- Yrittäjäkoulutus ja -koe (liikennepalvelulain 6 §)
 - Yrittäjäkoulutusvaatimusta tulisi kokonaisuudessaan lykätä (MaaS Global)
 - Koulutuksessa ja kokeessa tulisi huomioida myös erityisryhmien kuljettamiseen liittyviä aihealueita ja antaa tietoa esimerkiksi julkisten hankintojen käytännöistä (Invalidiliitto)
 - Yrittäjäkokeen pitäisi olla viranomaistahon järjestämä (Taksiliitto, Lähitaksi)
- Taksinkuljettajan kokeen, yrittäjäkokeen ja erityisryhmien koulutuksen vähimmäisisältöön tulisi lisätä yleisimpien apuvälineiden käsittely sekä hidasajo (liikennepalvelulain 6 a, 25 a, 26 a §:t) (Invalidiliitto)
- Taksinkuljettajan kokeessa tulisi arvioida kokelaan paikallistuntemusta (liikennepalvelulain 25 a §) (AKT)
- Erityisryhmien kuljettajakoulutukseen lisälievennyksiä /näyttökoe kokeneille kuljettajille (liikennepalvelulain 26 a §) (Cabonline)
- Koulutusorganisaation koulutuksesta vastaavalle henkilölle ja erityisryhmien kuljettajakoulutuksen opettajille asetettuja vaatimuksia pitäisi kiristää esitetystä (liikennepalvelulain 36 a §) (Invalidiliitto)
- Taksinkuljettajan kokeen järjestäminen ja järjestämisen valvonta verrattuna ehdotettujen yrittäjäkoulutuksen ja erityisryhmien kuljettajakoulutuksen järjestämiseen ja niiden valvontaan (Oikeusministeriö)

Vastineessa kommentoituja huomioita

2(4)

- Taksivalaisimien ohella tulisi harkita värillisiä rekisterikilpiä taksien valvonnan parantamiseksi (Taksiliitto)
- Lakiin tulisi palauttaa selkeät yksityiskohdat taksivalon teknisestä toteuttamisesta (Lähitaksi)
- Taksivalaisimen käytöstä poikkeamista koskevan sopimuksen osoittamistapoja pitäisi täsmentää (liikennepalvelulain 155 §) (Cabonline)
- Hintatarrat saattavat vaikeuttaa ajoneuvosta ulos näkemistä. (Cabonline)
- Enimmäishinnan asettamisen mahdollisuus olisi hyvä säilyttää kaikkien taksipalvelujen osalta (liikennepalvelulain 152 §) (KKV)
- Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus asettaa enimmäishinnat erityisryhmien lisäpalveluissa, jos hinnat nousevat kohtuuttomiksi (liikennepalvelulain 152 §)
 - Enimmäishinnat pitäisi ottaa käyttöön ja määritellä tarkemmin erityisryhmien lisäpalvelut. Laitekustannuksia ei saisi huomioida enimmäishintoja määritettäessä (Invalidiliitto)
 - Enimmäishintoja ei pidä asettaa eikä enimmäishintojen asettamisessa saisi haja-asutusalueilla vaatia, että kustannussuuntatuneet hinnat ovat verrattavissa tehokkaaseen toimijaan (Suomen Palvelutaksit) määrittämisessä
- Erityisryhmien lisäpalvelujen mahdollisissa enimmäishinnoissa ei saisi huomioida varustehankinnoista aiheutuvia kustannuksia (liikennepalvelulain 152 §) (Invalidiliitto) Erityisryhmien kuljettajilla pitäisi olla tiukemmat terveysvaatimukset (Invalidiliitto, VANE)

Vastineessa kommentoituja huomioita

(3/4)

- Laissa tulisi selkeästi määritellä, miten taksamittarista tai muusta laitteesta tai järjestelmästä toimitetaan tiedot automatisoidusti veroviranomaiselle. Nyt kerättävät tiedot eivät riittävän hyvin hyödynnettäviä (Lähitaksi)
- Sähköisessä muodossa kerättävien tietojen laajuus palauttaa taksamittaripakon (liikennepalvelulain 15 a §) (Uber)
- Sähköisesti kerättäviin tietoihin tulisi lisätä vaatimus ajoneuvolla ajettujen kokonaiskilometreistä sekä kokonaiskassa ja muun laitteen tulisi olla kiinteästi asennettu black box (Semel)
- Välitysyhtiöt vaativat tietäntyyppistä taksamittaria, mikä voi rajoittaa kilpailua (KKV, Suomen Palvelutaksit)
- Taksamittarin tai muun laitteen käyttövelvollisuuden pitäisi koskea myös taksimaisessa liikenteessä käytettäviä M2-luokan ajoneuvoja (Suomen Palvelutaksit)
- Taksisääntelyyn liittyvien muutosten yhteydessä tulisi lisätä ajoneuvolakiin taksamittaria vastaavat säännökset muun laitteen asennuksen ja korjauksen luvanvaraisuudesta (Taksiliitto)
- Liikenne- ja viestintäviraston tulee hyväksyä liikennepalvelulain 15 a §:n tarkoitetut muut laitteet tai järjestelmät ennen niiden käyttöönottamista (Taksiliitto).

Vastineessa kommentoituja huomioita

4(4)

- Taksiliikennelupa tulisi sitoa tiettyyn ajoneuvoon(Cabonline, Lähitaksi).
- Taksiliikenneluvan esittämisestä kieltäytymistä ei ole sanktioitu (Poliisihallitus)
- Valvontaviranomaisten puuttumiskeinot taksamittarin tai muun laitteen käyttövelvoitteen laiminlyöntiin eivät ole selviä. Aiemmin voitiin puuttua taksamittareihin ajoneuvolain nojalla. (Poliisihallitus).
- Lakiin lisättävä työsuojeluviranomaisen tietojensaantioikeuksia ja parannettava työsuojeluviranomaisen kenttävalvonnan edellytyksiä. Poistettava perusteluista epäselvyys, että työsuojeluviranomaisella ei olisi oikeutta taksamittarilla kerättyihin tietoihin (Lounais-Suomen aluehallintovirasto).
- Laissa ei ole otettu kantaa siihen, miten verovalvontaa käytännössä tehdään (Semel)
- Ajovuoroista ja päivystyksistä sopimista pitäisi selkeyttää (Kuntaliitto) tai harkita palautettavaksi (VANE)
- Jakamistaloutta ja kyydinjakopalveluja ei ole huomioitu erikseen (ITS Finland, MaaS Global)
- Välitysyhtiöiden omistukseen tai toimintaan liittyviä näkökulmia ei ole käsitelty (KKV)
- Kaikki autot tulisi yksilöidä ulkoisesti erotettaviksi kuluttajansuojasyistä (Lähitaksi)

Kiitos!