

18.6.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö  
[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

## **LUONNOS HALLITUKSEN ESITYKSEKSI EDUSKUNNALLE LAIKSI LIIKENTEEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISESTA JA ERÄISTÄ SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI**

### **LAKI LIIKENTEEEN PALVELUISTA, III VAIHE**

Liikennekaaren, joka sittemmin on nimetty laiksi liikenteen palveluista, valmistelussa on useaan eri kertaan todettu, että valmistelun III vaiheessa voidaan tehdä tarvittavia korjauksia aiemmissa vaiheissa päätetyiltä osiltaan. Tämä on huomioitu myös helmikuussa 2018 päivätyssä säädöshankepääatöksessä.

Olemme käyneet ministeriön kanssa keskusteluita mahdollisista täsmennystä tai korjausta edellyttävistä kohdista. Olemme myös aiheeseen liittyen toimittaneet huhtikuussa muistion, johon olimme näitä huomioita kirjanneet.

Lausuntonamme tässä vaiheessa esitämme, että ainakin seuraavilta osiltaan lakiin tehtäisiin tarvittavia täsmennyksiä. Mielestämme täsmennykset ovat tarpeen ja eduksi taksipalveluiden käyttäjille, yhteiskunnalle sekä yrittäjille.

### **TAKSILIIKENTEEEN VALVONTA**

Laki liikenteen palveluista siirtää nykyistä merkittävästi enemmän vastuita ja velvollisuuksia liikenteenharjoittajien hoidettavaksi ilman, että viranomaisen varsinaisesti ohjaa ja puuttuu toimintaa. Tämä johtaa epäilemättä siihen, että viranomaisvalvonnan tarve liikenteen osalta lisääntyy, jotta lakien ja asetusten määräyksistä yleisesti pidetään kiinni. Useissa keskusteluissa niin virkamiesten, poliitikkojen kuin taksinkäyttäjien sekä liikenteenharjoittajien kesken on noussut esiin lakiin liittyvät valvonnalliset tarpeet. Kun tiedämme, että liikennettä ja liikennöintiä valvovan poliisin resurssit eivät mahdollista jatkuvaa ja kattavaa valvontaa, niin valvonnan käytännön toteuttamisen yksinkertaistamiseen ja helpottamiseen on syytä ottaa kaikki keinot käyttöön.

#### **Taksiliikennelupa – ajoneuvo – kuljettaja**

Laki liikenteen palveluista ei mitenkään yhdistä taksiliikennelupaa käytettävään ajoneuvoon ja/tai kuljettajaan. Pidämme tätä käytännön valvonnan kannalta merkittävänä ongelmana. Kun tiedämme, että valvontaa suorittavan viranomaisen näkökulmasta selkeät ja yksiselitteiset toimintamallit nopeuttavat ja yksinkertaistavat

18.6.2018

merkittävästi viranomaisen valvontatehtävää, niin tämän ongelman ratkaiseminen on myös viranomaistoiminnan sujuvoittamisen kannalta oleellinen kysymys. Kuljettajalla, ajoneuvon omistajalla/haltijalla tai taksiliikenneluvan haltijalla ei tarvitse olla mitään yhteyttä. Tästä seuraa, että kuka tahansa voi julkisesta rekisteristä poimitulla liikenneluvanhaltijan tiedoilla harjoittaa liikennettä ilman, että taksiliikenneluvanhaltija tietää asiasta mitään. Viranomaisella ei käytännössä ole esimerkiksi maantiellä tapahtuvassa valvontatilanteessa mitään mahdollisuutta ryhtyä selvittämään onko kuljetuksen suorittaja tosiasiallisesti suorittamassa kuljetusta jonkun kertomansa taksiliikenneluvanhaltijan lukuun vai ei.

Pääkaupunkiseudun poliisiviranomaisten kanssa käydyissä keskusteluissa on ilmennyt, että heillä ei ole liikenteen valvonnan yhteydessä nopeata ja yksinkertaista keinoa edes liikenneluparekisterin tietojen tarkistamiseen. Liikenteen turvallisuusvirasto on tietävästi lupailut kehittää omaa tietojärjestelmäänsä tältä osin. Joissakin yhteyksissä on myös esitetty näkemyksiä, että Liikenteen turvallisuusvirasto olisi ”jalkautumassa” käytännön liikenteen valvontatyöhön.

Käytännön tasolla tilanne olisi varsin helposti korjattavissa sillä, että jokaisessa taksiliikenneluvan perusteella kuljetuksia suorittavassa ajoneuvossa olisi vastaavasti kuin tavara- ja henkilöliikenneluvanhaltijoillakin velvollisuus pitää kopiota liikenneluvasta ajoneuvossa. Tavara- ja henkilöliikennelupien osalta lupaviranomainen pyynnöstä tulostaa ja ”leimaa” näitä kopioita luvanhaltijan pyytämän määrän. Näin ollen tämä toimintamalli on jo olemassa eikä mitään uutta tapaa asian hoitamiseksi tarvita. Tarvittaessa kopioiden tulostamisesta voidaan kerätä hallinnollinen maksu, joka ei 10 vuotta voimassaolevien lupien osalta muodostu yrittäjällekään taloudelliseksi ongelmaksi. Yrittäjällä voi sen jälkeen olla hallussaan riittävä määrä kopioita, joita hän voi jakaa käytössään oleviin autoihin. Tällä estettäisiin luvatta liikennöinti taksiliikenneluvanhaltijan tiedoilla.

Digitalisaation nimissä on esitetty, että tällainen lupakopio ei ole ajanmukainen ja toimiva malli. Lupatietojen digitalisoinnin on esitetty olevan parempi ja toimivampi ratkaisu. Tältä osin olemme ehdottomasti samaa mieltä. Aikanaan liikennelupapaperiin merkittiin ko. luvan perusteella liikenteessä olevan ajoneuvon rekisteritunnus. Jos tämä vastaava tieto voidaan yhdistää ajoneuvorekisterin tietoihin, niin siinä tapauksessa esittämämme henkilö- ja tavaraliikenteessä käytössä olevaan lupakopiomalliin ei ole tarvetta. Kun tällaista ajoneuvorekisterin tietoa ei kuitenkaan toistaiseksi ole toteutettavissa, niin siirtymäajan osalta muissa liikennemuodoissa toteutettu paperikopiomalli on syytä ottaa väärinkäytösten estämiseksi ja valvonnan helpottamiseksi sekä tehostamiseksi käyttöön.

Ajatus siitä, että esittämämme malli ei estäisi laittomuutta täydellisesti, on tietysti totta. Joka tapauksessa näin toimittaessa laittomuuksia ei ole niin helppo toteuttaa ja laittoman toiminnan valvonta helpottuisi. Ilman olemassa olevaa selkeää yhteyttä (joko lupakopio tai jokin ajoneuvorekisterin merkintä luvasta ko. ajoneuvon osalta), valvonta käytännön tasolla on tarpeettoman hankalaa. Kun täydellistä mallia laittomuuden estämiseen ei ole, niin sen ei kuitenkaan tule johtaa siihen, ettei mitään mallia haluta ottaa käyttöön.

Myös poliisi on yleisellä tasolla todennut, että tiellä tapahtuvassa valvonnassa epäselvissä ja epävarmoissa tilanteissa poliisi jättää mahdolliset virheet sanktioimatta. Jos liikennelupavalvonta on jo lähtökohtaisesti valvonnan kannalta epäselvää, niin silloin valvontaa ei käytännössä ole edes teoriassa. Eri viranomaiset

18.6.2018

ja virkamiehet ovat kuitenkin monien epäkohtien osalta taksialan toimijoille todenneet, että valvonnan merkitys on oleellinen osa lainsäädäntöä ja sen toteuttamista. Tehtävään tällä pienellä muutoksella valvonta mahdolliseksi ja helpoksi myös poliisiviranomaisen näkökulmasta.

### **Ajoneuvon tunnistaminen taksiksi**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta totesi mietinnössään ”*Valiokunta korostaa, että taksiliikennettä suorittavan ajoneuvon pitää olla asiakkaan tunnistettavissa.*”

Perinteisesti Suomessa taksi on tunnistettu ajoneuvon sisäpuolella mm. taksamittarista, joka on ollut pakollinen varuste taksissa ja toisaalta kielletty varuste muissa ajoneuvoissa. Nyt, kun ajoneuvolaki edellyttää taksamittaria vain, kun matkan hinta perustuu ajan tai matkan mittaamiseen, niin autoa ei siis yksiselitteisesti voi taksamittarista tunnistaa.

Toinen kansainvälisestikin tunnettu taksin tunnusmerkki on ollut keltainen taksivalo. Taksivalo on tehty Valtioneuvoston asetuksella ja Trafín määräyksillä nyt vapaaehtoiseksi varusteeksi taksissa.

Näin ollen taksi ei ole enää tämän jälkeen näistä ulkoisista tunnusmerkeistään tunnistettavissa taksiksi. Tämä ei luonnollisestikaan ole ongelma laillista liiketoimintaa harjoittaville yrittäjille, heidän kannattaa jatkossakin olla selkeästi erottuvia ja taksiksi tunnistettavia toimijoita. Ongelma syntyy jälleen valvonnassa, kun ajoneuvojen ei tarvitse tosiasiaissa olla ulkoisesti taksiksi tunnistettavia. Jos taksissa ei ole ulkoisia tunnusmerkkejä, poliisin on selvitettävä ennen tilanteen arvioimista omista rekistereistään, onko ajoneuvo rekisteröity luvanvaraiseen liikenteeseen. Tällä hetkellä valvonnassa voidaan helposti kiinnittää huomiota kaupungilla liikkuviin ajoneuvoihin, jotka säännöllisesti noutavat matkustajia hotellien, ravintoloiden, matkustustermiinaalien ym. luota ilman taksin tunnisteita. Poliisi näkee ilman erillisiä rekistereiden tutkimisia tilanteet, joissa on ilmeinen mahdollisuus laittomaan liikennöintiin. Jatkossa tällaista yksinkertaista havainnointia ei voida tehdä, kun liikennettä voi harjoittaa ilman, että ajoneuvo on tunnistettavissa taksiksi. Ja kun tämä kysymys vielä yhdistetään edellä mainittuun puutteeseen ajoneuvon ja liikenneluvan yhteydestä, niin tilanne on varsin vaikea.

Mielestämme yksi yksinkertainen ja selkeä malli, joka ei myöskään mitenkään haittaa ajoneuvon käyttöä mihin tahansa liikenteeseen, olisi värillinen rekisterikilpi. Värillinen rekisterikilpi on kansainvälisesti varsin laajasti käytössä ja yleisesti ottaen niin kuluttajien kuin valvonnankin kannalta hyväksi havaittu toimintatapa. Kun laki liikenteen palveluista edellyttää luvanvaraisessa taksiliikenteessä olevan ajoneuvon rekisteröintiä yksityiskäyttöisestä ajoneuvosta poikkeavasti, niin tässä yhteydessä ajoneuvon rekisterikilven vaihtaminen on varsin yksinkertainen ja vaivaton toimenpide. Lisäksi luvanvaraisessa liikenteessä olevien autojen katsastusvaatimukset poikkeavat yksityiskäyttöisestä ajoneuvosta, jolloin tältäkin osin on ajoneuvon luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröinnin osalta mahdollisesti tarve asioida katsastustoimipaikassa.

Ajoneuvon tunnistaminen taksiksi on kuluttajan, valvovan viranomaisen ja koko yhteiskunnan etu.

18.6.2018

### **Vara-auton tilapäinen käyttö taksiliikenteessä**

Edelliseen auton tunnistamiseen liittyvään ongelmaan oman lisänsä tuottaa tilapäisesti taksiliikenteeseen käytettävät ajoneuvot, joita ei edes tarvitse rekisteröidä ammattimaiseen liikenteeseen. Tällainen tilapäiskäytössä oleva ajoneuvo voi nyt voimaan tulevan lainsäädännön myötä olla käytännössä lähes jatkuvasti taksiliikenteessä.

Vaatus varautojen rekisteröinnistä ammattimaiseen liikenteeseen tulisi lisätä lakiin, kun autolla ja liikenneluvalla ei ole mitään yhteyttä ja yhdellä luvalla voi liikennöidä useammalla ajoneuvolla. Ilman tätä lisäystä yritykset voivat varsin helposti tarvittaessa aina osoittaa vara-auton käytön syyksi varsinaisen auton liikenteestä pois jäämisen. Tällöin kilpailutilanne vääristyy oleellisesti, jos osa ajaa yksityiskäyttöön rekisteröidyillä ajoneuvoilla samoilla markkinoilla, joilla osa hoitaa liikennettä ammattiliikenteeseen rekisteröidyillä ajoneuvoilla. Tämä ongelma edellyttäisi kattavaa valvontaa, johon jo aiemmassa vaiheessa lausuntoamme viittasimme.

## **LIKENNELUPA**

Liikennelupa ja siihen liittyvät vastuut, valvonta sekä mahdolliset sanktiot ovat keskeisiä tekijöitä, jotta liikenneluvalla on mitään tosiasiallista merkitystä ja tarvetta. Koko lupajärjestelmä menettää suuren osan merkityksestään, jos luvan saantiin, lupavalvontaan ja luvan menettämiseen liittyy epätarkkuuksia.

### **Liikenneluvanhaltijan hyvämaineisuus**

Liikenneluvanhaltijan hyvämaineisuuden osalta vaatimuksia on oleellisesti kevennetty nykyiseen lainsäädäntöön nähden. Luvanhaltijan, liikenteestä vastaavan, yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten osalta ollaan huolissaan lähinnä työ- ja ammattitoimintaan liittyvien rikosten laadusta ja määrästä. Muista rikoksista ei luvan saaminen jää kiinni. Käytännössä siis henkeen ja terveyteen liittyvät vakavat rikokset eivät estä taksiliikenneluvan saamista.

Mielestämme nämä vakavat muut rikokset tulisi saada taksiliikenneluvan saamisen esteiksi. Varsinaisesti taksinkuljettamiseen ei pelkkä liikennelupa anna oikeutta ja taksinkuljettajan ajoluvan osalta näitä rikoksia arvioidaankin. On kuitenkin selvää, että yrityksen toimintaa ja sen arvoja ohjaa yrityksen johto ja omistaja, tässä tapauksessa useimmiten liikenneluvanhaltija. Näin ollen olisi eduksi kaikille osapuolille, että myös tältä osin arvioitaisiin vielä luvansaantia rajoittavat rikokset uudestaan.

Lisäksi on huomioitavaa, että luvansaannin esteenä on viimeksi kahden vuoden aikana tullut tuomio vankeusrangaistukseen työ- ja ammattitoimintaan liittyvistä rikoksista. Jos tuomio on yli kaksi vuotta, niin vähintäänkin teoriassa luvan voi saada vielä ”vanhaa tuomiota istuessaan”. Pitäisimme asianmukaisena, että aikamääre liittyisi mahdollisen tuomion kärsimisen päättymiseen eikä tuomionannon ajankohtaan.

18.6.2018

### **Liikenneluvan menettäminen**

Taksiliikennettä saa harjoittaa taksiliikenneluvalla. Taksiliikennettä saa kuitenkin harjoittaa myös tavaraliikenneluvalla ja henkilöliikenneluvalla, jos on tehnyt asiasta ilmoituksen. Näin ollen taksiliikennettä voi siis tosiasiallisesti harjoittaa ilman taksiliikennelupaa täysin laillisesti.

Liikennelupaan liittyy aina mahdollisuus menettää liikennelupa, jos toimii lupaehtojen vastaisesti. Kun taksiliikennettä saa siis harjoittaa ilman taksiliikennelupaa, niin mitä tapahtuu silloin, jos toimii liikennelupaehtojen vastaisesti? Käsityksemme mukaan yritys tai yrittäjä ei voi menettää tavara- tai henkilöliikennelupaansa taksiliikennelupaehtojen vastaisesta toiminnasta. Yrittäjä ei myöskään voi menettää lupaehtojen vastaisesta toiminnastaan taksiliikennelupaa, kun hänellä ei sellaista ole.

Voiko ilmoituksenvaraista liikennettä harjoittava toimija menettää ”ilmoituksensa”? Ja mitä tapahtuu, jos tällaisen ilmoituksen menettää eikä enää ole oikeutettu harjoittamaan taksiliikennettä ilmoituksen perusteella? Lakiin ei ole kirjattu mitään tilanteesta, jossa ilmoituksen varassa taksiliikennettä harjoittava yrittäjä tai yritys rikkoo taksiliikenteen lupaehtoja ja menettää oikeutensa harjoittaa taksiliikennettä. Taksiliikennelupaa ei voi menettää, kun sellaista ei ole. Voiko ilmoituksen menettää tai miten ja missä ajassa ilmoituksen voi uudistaa? Siihenkään ei löydy laista vastausta.

Mielestämme tätä mahdollista luvan menettämisen sanktiointia tulisi mahdollisimman pikaisesti arvioida siten, että taksiliikenteen harjoittamisessa mahdollisesti tehdyt sanktioitavat teot kohtelevat kaikkia yrittäjiä ja yrityksiä tasapuolisesti.

### **Luvaton liikenne**

Tuomion luvattomasta ammattimaisesta liikenteen harjoittamisesta voi saada vain, jos toiminta on tahallista tai osoittaa törkeää huolimattomuutta. Kuljettaja tuomitaan ammattipätevyysäännösten rikkomisesta, jos teko on tahallisuutta tai huolimattomuutta osoittavaa.

Mielestämme on varsin erikoista, että kuljettajan (usein työntekijä) osalta tuomittavaa on huolimattomuus, mutta liikenteen harjoittajan (usein yrittäjä) osalta tuomittavuuden edellytyksenä on törkeä huolimattomuus. Käsityksemme mukaan yrittäjältä voidaan aina edellyttää suurempaa tarkkuutta yrittäjyyteen ja työn tekemiseen liittyvässä lainsäädännössä kuin työntekijältä. Mielestämme molempien osalta tuomittavuuden perustana tulee olla huolimattomuus.

## **VÄLITYSPALVELUN TARJOAJAN SELVITYS- JA ILMOITTAMISVELVOLLISUUS MYÖS MAKSULIIKENTEEN VÄLITTÄJILLE**

Lain I-vaiheessa on päätetty, että välityspalvelun tarjoajalla on velvollisuus ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle välityspalvelun tarjoajan tiedossa olevat kokonaissummat korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tuottajat ovat saaneet yhtiön välittämistä kuljetuksista. Laissa puhutaan välityspalvelun tarjoajista, mutta ei yhtiöistä, jotka välittävät vain maksuliikennettä. Näin ollen tietojen ilmoitusvelvollisuus ei koske heitä.

18.6.2018

Talousvaliokunnan kuulemistilaisuudessa 10.11.2017 liikenne- ja viestintäministeriön edustajat eivät nähneet asiassa ongelmaa, sillä heidän mukaansa tekstiä ei voi tulkita niin, että pelkän maksuliikenteen välittäjällä ei olisi ilmoitusvelvollisuutta.

Ilman tämän pykälän vaatimusten laajentamista ei viranomaisella kuitenkaan ole tosiasiallisesti saatavissa oikeita ja kattavia tietoja verotuksen ja muiden yhteiskunnallisten velvoitteiden hoitamiseksi. Koska ministeriön edustajatkin pitävät tarpeellisena, että ilmoitusvelvollisuus koskee myös maksuliikenteen välittäjiä, on tekstiä syytä muotoilla siten, ettei tulkinnanvaraisuutta jää.

## **TIETOSUOJA JA YKSITYISYYDENSUOJA**

Tietosuoja ja yksityisyydensuoja ovat monissa lakihankkeissa varsin keskeisiä tekijöitä. Taksiliikenteessä liikenteenharjoittajat ovat usein varsin pieniä toimijoita, nykyisin merkittävässä määrin yksityisiä ammatinharjoittajia. Yrittäjän yritystiedot ja henkilötiedot ovat usein yksi ja sama asia. Mielestämme laki liikenteen palveluista ei ole tältä osin nykykäytännön mukaisessa linjassa tältä osin.

### **Taksinkuljettajan nimi näkyvillä**

Laki liikenteen palveluista edellyttää, että matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi. Laissa tai sen perusteluissa ei mainita tarkemmin, miten kuljettajan nimi on oltava nähtävillä, riittääkö esimerkiksi sukunimi? Poliisiviranomaisen virkapuvussa näkyy henkilön sukunimi. Mielestämme taksinkuljettaja, joka työskentelee yksin epäsäännöllisinä aikoina eri alueilla, joutuu kohtuuttomaan tilanteeseen, jos hänen aina ja kaikissa tilanteissa tulee pitää oma nimensä kaikkien asiakkaiden nähtävillä. Tästä aihepiiristä käytiin laajaa keskustelua vuonna 2010 voimaan tulleen taksinkuljettajan ammattipätevyyslain valmistelun yhteydessä. Silloin koko nimen näkymistä pidettiin perusteltuna, koska viranomaisen myöntämä ajolupa tuli olla nähtävillä. Ajolupaa ei pidetty sellaisena viranomaisen myöntämänä asiakirjana, että nimitiedot olisivat voineet olla siinä epätäydellisesti esillä.

Esitämme tältä osin tekstiä muutettavaksi muotoon: *matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan kuva ja lupatunnus*. Näin ollen yksittäisen kuljettajan ei tarvitse pitää nimitietojaan julkisesti esillä, mutta taksiliikenneluvan haltijan tiedot olisivat näkyvillä. Tätä voidaan pitää työ- ja tietoturvallisuuden kannalta kohtuullisena vaatimuksena.

### **Tietojen luovuttaminen viranomaisten rekistereistä**

Laki liikenteen palveluista sisältää tietojen ja tietojärjestelmien yhteen toimivuuteen liittyviä vaatimuksia. Näihin liittyy myös liikenne- ja viestintäministeriölle annettu asetuksenantovaltuus olennaisten tietojen ilmoittamisesta. Lisäksi henkilöliikennepalveluntuottajalle on asetettu tiedonantovelvollisuus. Näiden lisäksi viranomaisen rekisteritietoja ollaan nyt avaamassa merkittävässä määrin, osittain myös henkilötietoja. Erityisesti pienyrittäjätoiminnassa yrityksen tiedot sisältävät varsin paljon yrittäjän henkilötietoja. Mielestämme tietojen luovuttamiseen viranomaisrekistereistä ei tässä laajuudessa ole tarvetta. Onko esimerkiksi tarpeellista, että auton rekisteritunnuksen perusteella auton omistajan ja haltijan kotiosoite on julkisesti saatavilla?



18.6.2018

## TARPEETTOMAT LIIKENTEENHARJOITTAJIEN ILMOITUKSET JA TIEDOT

Liikennepalvelulain tavoitteena on sujuvoittaa sääntelyä, vähentää turhaa viranomaistyötä ja yksinkertaistaa toimintoja. Sen vuoksi seuraavat pienet muutokset olisivat käsityksemme mukaan edesauttamassa tavoitteiden saavuttamista ilman, että siitä olisi haittaa millekään osapuolelle. Lisäksi nämä muutokset vähentäisivät yrittäjien velvoitteita.

### **Tavarankuljetus taksiliikenneluvallisella ajoneuvolla**

Palveluntarjoajan, joka harjoittaa ammattimaista tavarankuljettamista tiellä kokonaismassaltaan yli 2.000 kiloa ja enintään 3.500 kiloa kokonaismassaltaan olevalla ajoneuvolla, tulee tehdä ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille. Rekisteröitymisvelvollisuudesta on vapautettu henkilöliikenneluvalla liikennöivien linja-autojen tavarankuljetus.

Mielestämme taksiliikenneluvan perusteella liikennöitäviltä ajoneuvoilta tulee myös poistaa rekisteröitymisvelvollisuus, kun taksiliikennettä harjoitetaan ajoneuvolla, jonka kokonaismassa on enintään 3.500 kiloa. Taksien osalta rekisteröityminen on täysin turhaa sääntelyä ja byrokratiaa. Samalla rekisteröitymispakon poistaminen johtaisi eri liikennemuotojen tasa-arvoisempaan keskinäiseen kohteluun.

Kokonaismassaltaan yli 3.500 kiloa painavien taksien tavaroiden kuljettaminen vaatii käsityksemme mukaan aina tavaraliikenneluvan, vaikka ajoneuvo on henkilöauto.

### **Taksipalveluiden tuottajan toiminta-alue ja -aika**

Laki liikenteen palveluista poistaa taksipalveluiden tuottajilta yksittäiset asemapaikat. Sen sijaan jokaisen palveluntuottajan tulee ilmoittaa pääasiallinen toiminta-alue ja -aika. Mielestämme asiaa ei ole tarvetta säädellä laissa, sillä toiminta-alue on yrittäjän kulloinkin vapaasti päätettävissä, eikä yrittäjä ole sidottu pelkästään pääasialliseen toiminta-alueeseen. Toiminta-alueesta ja -ajasta sekä niiden ilmoittamisesta on syytä tehdä kilpailutekijä, jonka jokainen yrittäjä voi ratkaista itse parhaaksi katsomallaan tavalla. Ei liene millään muullakaan toimialueella edellytystä, että yrittäjä kertoisi määrämuodossa lakimääräisesti missä ja milloin toimii.

### **Paikallistuntemuskoe**

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille on annettu valtuutus määrätä taksinkuljettajan paikallistuntemukseen liittyvästä kokeesta. Paikallistuntemuskoe on suoritettava vähintään yhden kunnan alueelta. Tämän kunnan ei tarvitse olla sama, missä taksinkuljettaja työskentelee. Käytännössä siis Helsingissä pääasiallisesti liikennöivän taksirytyksen kuljettaja voi suorittaa paikallistuntemuskokeen vaikkapa Raision kaupungissa. Koska paikallistuntemuksella ei tarvitse olla mitään käytännön yhteyttä taksitoimintaan, voidaan kokeen suorittamista ja siitä syntyviä kustannuksia sekä viranomaisilta vaadittavia toimenpiteitä pitää tosiasiallisesti täysin tarpeettomina. Sääntelyn purkamisen ja lainsäädännön sujuvoittamisen näkökulmasta paikallistuntemuskoe ja edellä mainittu pääasiallisen toiminta-alueen ilmoittaminen olisi syytä poistaa lainsäädännöstä kokonaisuudessaan mahdollisimman pikaisesti.

18.6.2018

### LAIN III VAIHEEN UUDET MÄÄRÄYKSET JA SÄÄDÖKSET

Lain pykälien juoksevan numeroinnin käyttöön ottamista kannatamme varauksetta. Nykyisellään laki on erittäin vaikeasti luettavissa, viittaukset ovat hankalia ja eri kohtien löytäminen laista on vaikeata. Uudistus numeroida pykälät joustavasti alusta loppuun on erinomainen.

Mielestämme yksilön tietosuojan kannalta sen sijaan on varsin arveluttavaa, että julkisista rekistereistä löytyy yksittäisten pienyrittäjien kaikki henkilöön liittyvät tiedot avoimesti. Sama ongelma on ajoneuvorekisterissä, pelkän auton rekisterinumeron perusteella löytyy yksittäisen henkilön osoitetiedot. Liikenneluparekistereitä tulisikin mielestämme arvioida kriittisesti tässä. Eritoten taksiryttäjissä on varsin paljon ammatinharjoittajia, jolloin heidän ”yrityksensä” tietojen julkisuus käytännössä tarkoittaa heidän henkilötietojensa julkisuutta.

Henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajille on esitetty ajoneuvojen paikantamisvelvoitetta. Pidämme ensiarvoisen tärkeänä, että paikantamisvelvoitetta ei uloteta taksiliikenteeseen, jossa paikantamisella tosiasiallisesti saadaan matkustajat paikannettua tietyissä tilanteissa. Esityksessä ei selkeästi ilmaista, koskeeko tämä paikantamisvelvoite myös tilanteita, joissa taksiliikennettä harjoitetaan henkilö- tai tavaraliikenneluvalla.

**Suomen Taksiliitto ry**