



Lausunto

19.06.2024

HEL 2024-007594

Asia: VN/35525/2023/

## Lausuntopyyntö taksisäätelyn arviomuistio

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Laki liikenteen palveluista (320/2017) uudisti voimakkaasti liikennemarkkinoita. Vaikutukset taksialaan olivat suuret, koska uudistuksessa taksialan markkinat vapautettiin luopumalla lupien tiukasta määrä sääntelystä ja asemapaikka- ja päivystysvelvoitteesta. Myös hinnoittelun vapauttaminen muutti alaa merkittävästi.

Taksimarkkinoiden vapauttamisen elinkeino- ja aluevaikutukset olivat erityisen suuria Helsingille, koska ennen liikennepalvelulain voimaantuloa taksilupia oli erittäin vaikea saada ja alalle tulo ja alalla toimiminen oli erittäin säänneltyä. Asiakkaiden näkökulmasta kyytien saatavuus on parantunut roimasti. Uusien toimijoiden tulo alalle ja kilpailun kiristyminen on aiheuttanut voimakkaan pistemäistä taksiliikenteen ruuhkautumista kasvukeskuksissa. Pääkaupunkiseudun suurissa solmukohdissa kuten satamassa ja lentokentällä tähän on vastattu kilpailuttamalla alan toimijoita. Myös päärautatieasemalla otetaan käyttöön vastaava toimintamalli.

Arviointimuistiossa tuodaan hyvin esille uudistuksen ongelmat, mutta myös uudistuksen hyvät puolet, jotka usein jäävät huomioita. Laki on edistänyt voimakkaasti digitalisaatiota ja alan yritystoiminnan ja yritysdynamiikan uudistumista. Lain myötä uudenlaiset toimintamallit ja sovelluspohjaiset toimintamallit ovat yleistyneet taksialalla. Myös raja-aidat henkilö- ja tavarakuljetusten välillä ovat madaltuneet.

Lakikokonaisuutta on uudistettu useasti, koska lailla on ollut myös epätoivottuja seurauksia. Lain uudistamisessa on osin palattu myös vanhoihin käytäntöihin. Pääasiassa tehdyt muutokset ovat olleet perusteltuja. Useimpien muutosten tavoitteena on ollut – kuten pääministeri Orpon hallitusohjelmankin – palauttaa luottamusta taksialaan. Helsinki pitää hyvänä, että jo tehdyissä korjaustoimissa on toteutettu myös monia asioita (esim. taksien tunnistettavuus, hinnoitteluperusteiden selkeys, valvontatoimet), joita Helsinki on pitänyt tärkeänä ja joita Helsinki on tuonut esille aikaisemmissa lausunnoissaan.

On hyvä, että lakia aiotaan uudistaa jatkossakin niin, että elinkeinovaikutukset huomioidaan. Samalla on tärkeää välttää ylisääntelyä, joka haittaisi elinkeinotoimintaa ja alan kasvumahdollisuuksia. Lain

uudistamisessa ei myöskään pidä palata tilanteeseen, jossa markkinat ja liiketoimintamallit ovat tiukasti säänneltyjä. Sellainen ei edistäisi hyvinvointia ja elinkeinotoiminnan kasvunäkymiä.

Taksilainsäädännön muutostarpeiden tarkastelu on tarpeen. Taksiliikenne on yksi tärkeä osa kaupunkilaisten ja vierailijoiden liikkumista. Kysynnän suuren määrän ja kasvaneen taksimäärän johdosta on kuitenkin esiintynyt myös epäkohtia Helsingin kaupungin alueella. Helsingin kaupungille tulleissa palautteissa ilmenneet epäkohdat liittyvät erityisesti taksinkuljettajien liikennekäyttäytymiseen sekä asiakaspalveluun.

Asema-aukion taksiasema on yksi esimerkkikohde, jossa taksinkuljettajien toiminnasta on aiheutunut yleistä turvattomuuden ja levottomuuden tunnetta. Asema-aukion taksiasema on myös matkailun kannalta merkittävä kohde, koska moni Helsinkiin saapuva matkailija jatkaa matkaansa päärautatieasemalta esimerkiksi majoituskohteeseensa taksilla. Kaupunki on aikaisemmin pyrkinyt ratkaisemaan ongelmatilanteet liikenteen ohjausjärjestelyillä sekä valvontayhteistyöllä viranomaisten kanssa. Toimenpiteet ovat kuitenkin osoittautuneet riittämättömiksi, joten kaupunkiympäristölautakunta on 11.6.2024 päättänyt, että kyseiselle taksiasemalle kilpailutetaan taksipalveluita tarjoavat yritykset.

Asema-aukion ratkaisu on kuitenkin paikallinen ratkaisu äärimmäiseen tilanteeseen, eikä ole tarkoituksenmukaista tai tilan puolesta mahdollista toteuttaa vastaavanlaisia kilpailutuksia kaikkiin kohteisiin, joissa vastaavia ongelmia esiintyy. On siis hyvä, että näitä asioita pyritään ratkomaan ensisijaisesti lainsäädännön keinoin.

Tällä hetkellä lainsäädäntö ei edellytä pakollista koulutusta. Taksinkuljettajan ammattiin pääsee suorittamalla hyväksytyksi taksinkuljettajilta vaaditun kokeen. Arviomuistiossa ehdotetaan liikennepalvelulakiin lisättävän säännös pakollisen taksinkuljettajan vähintään 21 tunnin koulutuksen suorittamisesta taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi. Tämä on hyvä, mutta liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää, että koulutus sisältää osuuden kaupungeissa ajamisen erityisolosuhteista ja liikennesäännöistä liittyen esimerkiksi raitioteihin, pyöräliikenteen järjestelyihin sekä merkittäviin jalankulkumääriin. Myös paikallistuntemuksesta tulee lisätä osuus koulutukseen. Asiakaspalvelun takaamiseksi on erittäin tärkeää, että taksinkuljettaja tietää, miten ajetaan yhteiskunnan merkittäville peruspalveluille, kuten sairaaloihin. Tällaiset kohteet ovat usein myös sellaisia, joihin pelkkä navigaattori ei välttämättä kerro oikeaa paikkaa jättää matkustaja.

Lisäksi suuren taksikysynnän alueella on tarpeen sisällyttää koulutukseen asiakaspalvelun lisäksi muiden taksinkuljettajien kohteluun liittyvää sisältöä koskien esimerkiksi taksiasemia. Helsingin kaupunki on saanut palautetta siitä, että taksinkuljettajat saattavat sopia keskenään taksiaseman käytöstä niin, että tietyt yrittäjät eivät pääse alueelle. Olisi myös tärkeää, että koulutus sisältää erityisryhmien asiakaspalvelun. Edellä mainittuja asioita olisi syytä vaatia laissa ja Traficom in määräyksissä osana taksinkuljettajan koetta. Koulutuksen ja kokeen sisällön voisi Traficom in määräyksellä esimerkiksi suurille kaupunkiseuduille määritellä erilaiseksi huomioiden paikallistuntemus. Myös pakollista jatkokoulutustautumista tulisi selvittää jatkuvan ammattitaidon ylläpitämiseksi.

Arviomuistiossa on myös esitetty, että puutteellisesta hintojen ilmoittamisesta ja puutteellisesta taksivalaisimesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu. Nämä olisivat hyviä uudistuksia. Myös arviomuistiossa esitetty taksamittarisääntelyn lisääminen selvittäminen on kannatettavaa. On tärkeää, että samalla huomioidaan elinkeinovaikutukset esim. vaikutukset yritysten kustannuksiin ja liiketoimintamalleihin.

## 2.2 Ajoluvan saamisen estävät rikokset

**Olisiko tarpeen lisätä tuomioita tietyistä aserikoksista sekä maksuväline- ja petosrikoksista ajoluvan saamisen esteeksi? Mitkä olisivat suurimpia vaikutuksia, joita muutosehdotukset voisivat aiheuttaa? Olisiko muita rikostuomioita mitä pitäisi huomioida ajoluvan myöntämisen esteenä?**

-

## 2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

**Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?**

-

## 2.4 Taksinkuljettajan koulutus

**Mitä hyötyjä tai haittoja sekä vaikutuksia pakollisesta koulutuksesta olisi? Nostaisiko pakollinen koulutus alalle tulon kynnystä? Lisäisikö koulutus luotettavuutta? Vaikuttaisiko taksinkuljettajien koulutus työvoiman saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?**

**Jos koulutus säädettäisiin pakolliseksi, niin miten koulutuksen sisältö ja kesto tulisi rakentaa? Olisiko tällä hetkellä voimassa oleva erityisryhmien kuljettajakoulutus syytä lisätä osaksi pakollista koulutusta vai jättää erilleen joko vapaaehtoiseksi tai pakolliseksi?**

**Kenelle koulutus säädettäisiin pakolliseksi? Vain uusille alalle tuleville kuljettajille? Alalle vuoden 2018 jälkeen tullee kevennettynä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi? Olisiko tarpeen säätää myös erillisestä jatkokoulutuksesta?**

-

## 2.5 Taksinkuljettajan koe

**Miten koetta tulisi kehittää? Tulisiko kokeen suorituskertojen määrää rajata ja asettaa karenssi esimerkiksi kolmen hylätyn koekerran jälkeen? Tulisiko vilpin jälkeistä karenssiaikaa pidentää? Näkemysenne karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?**

-

## 3.2 Hyvämaineisuuden estävät rikokset

**Tulisiko hyvämaineisuuden arviointiin lisätä esteeksi myös henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita? Mitä vaikutuksia näillä muutoksilla olisi taksialalle, sekä laajemmin tavara- ja henkilöliikenneluvan hakijoihin ja haltijoihin?**

-

## 3.3 Yrittäjäkoe

**Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomien vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestäville tahoille ja kokeen suorittajille?**

-

### 3.4 Koulutusorganisaatioiden valvonta

**Tulisiko koulutusorganisaatiolle ja/tai koulutuksesta vastaavalle henkilölle asettaa tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja/tai esteitä hyväksynnälle? Jos vaatimuksia asetettaisiin, millaisia vaatimusten tulisi olla?**

-

### 4.2. Värilliset rekisterikilvet

**Mitä hyötyjä/haittoja ja vaikutuksia värillisistä rekisterikilvistä olisi? Miten värillisiä rekisterikilpiä tulisi valvoa?**

-

### 4.3 Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella rekisteröidä ajoneuvo liikenneluvan yksinomaiseen hallintaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksiyrityksille) ja toimivaltaisille viranomaisille? Vaikuttaisiko ajoneuvon rekisteröiminen saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?**

-

### 4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella kytkeä rekisteritunnus liikennelupaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksiyrityksille) ja toimivaltaisille viranomaisille?**

-

### 4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi julkisesta rekisteristä? Mitä tulisi huomioida valmistelussa?**

-

### 4.6 Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

**Mitä seikkoja tulisi huomioida liikennevirhemaksun määräämisessä? Olisiko muita liikennepalvelulain säännöksiä, joiden noudattamatta jättämisestä tulisi määrätä seuraamus osana taksialan valvontaa?**

-

### 5.2 Vaihtoehtoiset toimenpiteet

**Tulisiko taksamittari säätää pakolliseksi useampiin ajoihin kuin mitä laki nyt edellyttää? Saako käytössä olevista lain mukaisista muista laitteista ja järjestelmistä yhtä kattavat tiedot kuin taksamittarista? Mitä**

ovat taksamittarin tai muun laitteen tai järjestelmän kustannukset kuljettajalle tai yritykselle? Olisiko erillinen pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä hyödyllinen?

-

### 5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

-

### 6.2 Ajovuoroista sopiminen

Kannustaisiko Kilpailu- ja kuluttajaviraston täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista, sopimaan ajovuoroista ja päivystyksistä vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi? Mitä koette olevan suurimpia epäselvyyksiä ajovurojen sopimisessa?

-

### 6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

-

### Loppuun yleisiä kysymyksiä

Onko teillä muita kommentteja tai lisätietoja taksisääntelyyn liittyvän säädöshankkeen jatkotyössä huomioitavaksi?

Onko arviomuistioissa nostetut mahdolliset vaikutukset muutosehdotuksiin oikeansuuntaisia? Kun jatkovalmistelussa arvioidaan vaikutuksia tarkemmin, olisiko vaikutuksia syytä täydentää joillain näkökulmilla?

Onko arviomuistion nykytilan kuvausta koskevat osiot oikeansuuntaisia ja riittävän kattavia? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla tai tarpeellisilla tiedoilla?

Koetteko, että muistiossa esitetty arvio alalla nykyisin esiintyvistä haasteista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

-

Salminen Kaarina  
Helsingin kaupunki - Pormestari 19.6.2024 § 41