

14.4.2020

Lausuntoyhteenveto taksisääntelyn toimivuutta koskeneesta arviomuis- tiosta

1 Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti 30.1.2020 lausunnoille arviomuistion taksisääntelyn toimivuudesta. Arviomuistiossa esitettiin virkamiesnäkemys taksisääntelyn nykytilasta, nykytilan ongelmista ja mahdollisista toimenpiteistä. Sidosryhmiltä pyydettiin tietoa ja näkemyksiä taksisääntelyn uudistamistarpeista ja alustavien toimenpide-ehdotusten vaikutuksista. Arviomuistio on osa liikennepalvelulain taksisääntelyn tarkistusta koskevan lakihankkeen esivalmistelua. Siinä käsiteltiin erityisesti pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa esille nostettuja teemoja: taksipalvelujen turvallisuus, hinnoittelu, saatavuus, laatu ja taksipalveluihin liittyvän harmaan talouden torjunta. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoa laajasti tahoilta, joiden toimintaan tai taksipalvelujen käyttöön valmis- teilla olevilla muutoksilla olisi vaikutusta.

Lausuntoaikaa oli noin 3 viikkoa ja lausuntoaika päättyi 21.2.2020. Arviomuistio lähetettiin lausunto- kierrokselle lausuntopalvelu.fi –järjestelmän kautta. Lausuntopalvelun kautta jätetyt lausunnot ovat julkisia ja löytyvät palvelusta. Suoraan ministeriön kirjaamoon jätetyt lausunnot löytyvät valtioneu- voston hankeikkunasta <https://hankeikkuna.vnv.fi/app#/lainsaadanto/39885/asiakirjat>. Teknisen ong- gelman vuoksi lausuntopalveluun jätettyjä lausuntoja ei ole saatu vietyä hankeikkunaan.

Lausuntoja saatiin yhteensä 86 kappaletta. Osassa lausunnoista kommentointiin vain yksittäisiä ar- viomuistion osioita tai kysymyksiä. Lausunnoista noin 40 % tuli yrityksiltä, noin 30 % yhdistyksiltä ja yhteisöiltä, noin 10% lausunnoista valtion virastoilta ja laitoksilta ja loput lausunnot jakautuivat kun- tien ja kuntayhtymien, ministeriöiden sekä muiden tahojen kesken. Lista lausunnonantajista on yh- teenvedon liitteenä 1.

2 Tiivistelmä keskeisestä palautteesta teemoittain

Turvallisuutta koskevassa lausuntopalautteessa korostuivat liikunta- ja toimintarajoitteisten etujär- jestöjen esille nostama erityisryhmien turvallisuustilanteen heikentyminen. Lausunnonantajat kan- nattivat pääsääntöisesti arviomuistiossa esitettyjä toimenpiteitä, mutta mielipiteitä jakoi, tulisiko uu- sien vaatimusten koskea kaikkia taksinkuljettajia, vai tulisiko esimerkiksi lisäkoulutusvaatimuksen koskea ainoastaan erityisryhmien kuljettajia. Liiallisten tiukennusten esimerkiksi ajoluvan saamiseen katsottiin voivan nostaa alalle tulon kynnystä. Lausunnoissa turvallisuus ymmärrettiin hyvin laajasti ja useimmat arviomuistiossa käsitellyt teemat nähtiin myös turvallisuuskysymyksiksi. Lisäksi lausun- noissa nähtiin paljon yhteneväisyyksiä palvelujen laadun ja turvallisuuden välillä.

Taksipalveluiden **laatua** käsittelevässä lausuntopalautteessa korostuivat erityisesti kokemukset kul- jettajien heikentyneestä kielitaidosta, paikallistuntemuksesta sekä yleisesti vuorovaikutustaidoista. Samoin kuin turvallisuutta koskevissa lausunnoissa, myös laadun osalta lausunnoissa korostuivat liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden kokemukset laadun heikentymistä. Lausunnoista nousi esille, että isoimmat taksi- ja tilausvälitysyhtiöt järjestävät kuljettajille lisäkoulutusta, jolla pyritään varmistamaan tietyn laatustandardin mukainen pätevyys. Liikennepalvelulain koulutusvaatimusten poistuminen on siis vaikuttanut erityisesti sellaisten kuljettajien osaamiseen, jotka eivät kuulu isom- man taksiyhtiön tai tilausvälityskeskukseen piiriin.

Useat lausunnonantajat arvioivat **saatavuuden** heikentyneen harvaan asutuilla alueilla. Saatavuu- den parantamiseen tähtääviin toimenpiteisiin suhtauduttiin hyvin ristiriitaisesti, eikä nopeasti tilan-

netta parantavia toimenpiteitä noussut esiin. Lausunnonantajat painottivat, että saatavuuden parantaminen edellyttää julkisen sektorin panostuksia, ja että saatavuusasioita ei kannattaisi käsitellä erillään julkisesti tuetuista kuljetuksista.

Taksipalvelujen **hinnoittelun** osalta lausuntopalautte keskittyi pitkälti mahdollisten toimenpiteiden arviointiin. Taksialan edustajat pääasiassa vastustivat esitettyjä toimenpiteitä. Muutkaan lausunnonantajat eivät vahvasti kannattaneet mitään erityisiä toimenpiteitä, pois lukien erityisryhmät, jotka toivoivat taksipalveluille enimmäishintasääntelyä.

Harmaan talouden torjuntaa käsittelevässä lausuntopalautteessa valtaosa lausunnonantajista yhtyi arviomuistiossa esitettyyn Verohallinnon näkemykseen siitä, että taksialan harmaan talouden tilasta liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen ei voida vielä muodostaa kattavaa kuvaa. Osa lausunnonantajista katsoi, että harmaan talouden nykytilan ongelmia on vähätelty arviomuistiossa. Lausunnoissa jaettiin yleisesti arviomuistiossa esitetty näkemys siitä, etteivät taksikyhydeistä kerättävät verovalvonnan kannalta oleelliset tiedot ole tällä hetkellä riittävän tarkasti määriteltyjä eikä niitä saada kerättyä riittävän yhdenmukaisesti. Valtaosassa lausuntoja pidettiin myös tärkeänä sitä, että tiedot kaikista kyydeistä kerätään joko taksamittarin tai määriteltyt vaatimukset täyttävän luotettavan sovelluksen kautta. Valtaosa lausunnonantajista yhtyi arviomuistiossa esitettyyn näkemykseen siitä, että taksien tunnuskeuhisuus vaikeuttaa taksiliikenteen kenttävalvontaa ja tunnistettavuutta tulisi parantaa.

Useammassa lausunnossa nostettiin esille lausuntokierrokselle asetettu lyhyt aika. Monet lausunnonantajat pitivät valitettavana sitä, taksisääntelyn arvioinnista oli rajattu ulkopuolelle julkisesti tuetut kuljetukset. Muutamat lausunnonantajat pitivät yhdenvertaisuuden kannalta ongelmallisena sitä, että arviomuistiosta ei ollut käytettävissä ruotsinkielistä käännöstä.

3 Yksityiskohtaisempi yhteenveto lausuntopalautteesta

Yhteenvedossa on kuvattu keskeisiä huomioita annetuista lausunnoista. Yhteenveto on laadittu teemoittain arviomuistiossa ja lausuntopyyntöissä käytetyn jaottelun mukaisesti: taksipalvelujen turvallisuus, taksipalvelujen saatavuus, harmaan talouden torjunta, taksipalvelujen hinnoittelu, taksipalvelujen laatu sekä välityskeskusten rooli. Yhteenvedon loppuun on koottu lausunnonantajien muita kommentteja.

Taksipalvelujen turvallisuus

Turvallisuuden nykytila ja ongelmat

Suuri osa lausunnonantajista pitää arviomuistiossa turvallisuudesta esitettyä nykytilan kuvausta oikeansuuntaisena ja kattavana. Taksialan turvallisuustilannetta pidetään ongelmakohdista huolimatta yleisesti edelleen hyvänä.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto pitää hyvänä, että arviomuistiossa on kiinnitetty erityistä huomiota erityisryhmien turvallisuuteen. Viraston mielestä olisi hyvä saada tarkempaa, selkeää faktatietoa, jonka avulla joko voitaisiin tarvittaessa kohdentaa turvallisuutta parantavia toimenpiteitä tai pyrkiä hälventämään mahdollista aiheutonta epäluottamusta.

Liikennevakuutuskeskus korostaa pitkän aikavälin vaikutusten arvioimista, millaista ei ole vielä ollut mahdollisuutta tehdä.

Kansaneläkelaitos Kela katsoo, että turvallisuustilannetta tulisi tarkastella säännöllisesti.

Suomen Kuntaliitto ry ja **Suomen Palvelutaksit ry** katsovat, että turvallisuustilannetta olisi syytä selvittää tarkemmin erityisryhmien osalta.

Itä-Suomen aluehallintovirasto kannattaisi turvallisuuden, laadun ja harmaan talouden ja ongelmien ja toimenpide-ehdotusten kokoamista yhteen ja arviointia yhdessä. Aluehallintoviraston mukaan turvallisuuden tarkastelua olisi hyvä täydentää laatu-, harmaa talous-, saatavuus- ja hinnoitteluosioilla ja eri turvallisuusosioista tulisi myös tehdä tarkemmat selvitykset. Viraston mielestä turvallisuustilannetta tulisi tarkastella nykyistä syvemmin niillä alueilla, joilla turvallisuuden katsotaan alentuneen ja harvaan asuttujen alueiden turvallisuustilannetta tulisi selvittää palvelun saatavuuden näkökulmasta. Turvallisuusteemojen korjaavat toimenpiteet tulisi koota yhteen.

Suomen Kuntaliitto ry:n mukaan kattavan kokonaiskuvan saamiseksi tulisi julkisen sektorin hankkimia tai korvaamia kyytejä vielä arvioida yhdessä nyt tehdyn arviomuistion kanssa. Kuntaliitto nostaa esiin erityisryhmiä koskevat kuljetukset, mukaan lukien koulukyydit ja näiden arvioimisen tärkeyden.

Helsingin kaupunki korostaa, että turvallisuustilanteen arvioissa tulisi kiinnittää huomiota helposti ruuhkautuviin kohteisiin.

Kristiinankaupunki esittää, että turvattomuutta luo kuljettajien puutteellinen kielitaito ja kuljettajien olisi hyvä osata myös muita kieliä kuin vain molemmat kotimaiset kielet. Kaupunki nostaa esiin myös, että turvallisuutta arvioitaessa ei ole otettu huomioon lasten turvallisuutta ja tähän liittyen autossa tulisi olla vaatimus lastenistuimista.

Erityisryhmiä edustavat järjestöt pitivät arviomuistiossa esitettyä taksiliikenteen kokonaiskuvaa puutteellisena, koska siinä ei käsitellä erityisryhmien taksipalveluja eikä julkisesti hankittua taksiliikennettä. Järjestöjen lausunnoissa korostetaan taksipalvelujen erityistä merkitystä toimintarajoitteisille ihmisille. Erityisryhmien turvallisuuden näkökulmasta arviomuistiossa on keskitytty liikaa kuljettajien tekniisiin valmiuksiin ja jätetty esimerkiksi kuljettajan ja asiakkaan välisen sujuvan vuorovaihtuksen ja paikallistuntemuksen merkitys liian vähälle huomiolle. Turvallisuustilanteesta syntyy myös todellisuutta positiivisempi kuva. Järjestöt esittävät, että viranomaisten tulisi selvittää turvallisuustilannetta tarkemmin varsinkin niiden ihmisten kohdalla, jotka ovat riippuvaisia taksipalveluista. Tällä hetkellä viranomaisille ei kerry riittävästi tietoa erityisryhmien taksipalvelujen turvallisuustilanteesta. Erityisryhmien järjestöjen lausunnoissa nostetaan esille myös digitaalisten sovellusten, kuten taksitilauksiin liittyvien sovellusten, saavutettavuuden varmistaminen.

Helsingin seudun kauppakamarin mukaan vaikuttaa siltä, että erityisryhmien heti lainmuutoksen jälkeen kokema turvattomuudentunne on ajan kuluessa vähentynyt ja että tunne johtuisi lähinnä kuljettajien koetusta osaamistasosta. Merkittävät tiukennukset kuljettajien lupaedellytyksiin tai koulutukseen ovat omiaan nostamaan alalle tulon kynnyistä, joten mahdollisten korjaustoimenpiteiden tulisi heidän mukaansa olla maltillisia.

Osa taksialan toimijoista pitää arviomuistiossa esitettyjä tutkimus- ja tilastotietoja jo vanhentuneina ja toivoisi nimenomaan tämän hetken turvallisuustilanteen selvittämistä. Turvallisuusasiana esille nostettiin myös asiakkaiden pelko tulla huijatuksi. Esimerkiksi **Suomen Taksiliitto ry** ja **Suomen Palvelutaksit ry** korostavat myös henkilökohtaisen turvallisuuden arvioimisen merkitystä taksiliikenteessä. Esille nostettiin myös alueelliset erot turvallisuustilanteessa ja kuljettajien turvallisuuden heikkeneminen.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n mukaan arviomuiston kuvaus turvallisuudesta on kattavuudeltaan puutteellinen, koska siinä ei ole arvioitu taksinkuljettajien kuljettajan taloudellista turvallisuutta. AKT pitäisi tärkeänä taksinkuljettajien näkemyksien selvittämistä turvallisuuskysymyksistä.

Pohjois-Karjalan sosiaali- ja terveystalvelujen kuntayhtymä toteaa, että katsastustoimenpiteet eivät millään tavalla kohdistu esimerkiksi nostimen kuntoon, parien kantavuuskykyyn tai pyörätuolin kiinnitykseen liittyen. Tämän lisäksi olisi syytä kiinnittää huomiota kiinteiden kalusteiden lisäksi myös esimerkiksi luiskiin ja sidontavälineisiin

Keskipojalaiset kylät ry:n mukaan palveluiden turvallisuuden nykytila on kohtuullinen. Maaseudun pitkien kuljetusten turvallisuutta laskee tiestön huono kunto ja tämä vaikuttaa myös taksiliikenteen kannattavuuteen lisääntyneenä korjaus- ja huoltokuluina. Turvallisuutta laskevana seikkana ovat myös datayhteyksien katvealueet. Nämä vaikeuttavat yhdistyksen mukaan taksien seuranta, ohjausta, maksuliikennettä ja autojen omien turvajärjestelmien käyttöä. Uusien autojen tallentamaa dataa voisi kuitenkin hyödyntää laajemmin turvallisuustutkimuksissa. Turvallisuustilanne muuttuu erilaisten turvallisuutta ja dataa tuottavien järjestelmän nopean kehityksen myötä, joten muuttuvaa turvallisuustilannetta tulee seurata tiiviisti. Yhdistys esittää lakiin määritettävän kriisitilannekäytännöt välttämättömien taksikuljetusten turvaamiseksi.

Ehdotetut toimenpiteet ja sääntelyn valvonta

Kuljettajien riittävää osaamista pidettiin lausunnoissa tärkeänä, eniten kannatusta saivat erityisryhmien osaamistarpeisiin liittyvät toimenpiteet. Mieli-piteet osaamisen varmistamiseksi tarpeellisista velvoitteista, toteutustavasta ja velvoitteiden kohteista kuitenkin jakautuivat. Isossa osassa lausuntoja korostettiin viranomaisvalvonnan merkitystä ja kannatettiin sen tehostamista. Lausunnot kuitenkin jakautuivat sen suhteen mitä tai keitä pitäisi valvoa.

Sisäministeriön poliisiosasto esittää tiukempia rajoituksia taksinkuljettajan luvan saamiseksi sekä laajempia mahdollisuuksia sen peruuttamiseksi. **Sisäministeriön poliisiosaston** mukaan viranomaisten yhdessä toteuttama yhteisvalvonta on tehokas tapa suorittaa kenttävalvontaa laaja-alaisesti. Valvonnan lisääminen edellyttäisi kuitenkin valvovien viranomaisten resurssien vahvistamista.

Sosiaali- ja terveysministeriö ja Kansaneläkelaitos Kela pitävät tärkeänä, että valvonta kohdistuu kaikkiin kuljetuksiin.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto pitää tärkeänä, että tarkasteltaisiin nimenomaan erityisryhmille tarjottavien palvelujen osalta riittävään kielitaitoon ja avustamiseen, välineistön kiinnittämiseen, ajotapaan jne. liittyviä lisäkoulutustarpeita. KKV:n lausunnon mukaan osaamisvaatimuksia voidaan jo nykyisellään soveltaa välityskeskuksen piirissä ja sisällyttää niiden palvelulupaukseen. Kilpailu- ja kuluttajaviraston käsityksen mukaan palveluntarjoajien osaamisvaatimuksia voisi porrastaa asiakaskunnan ja palvelulupauksen mukaan. **KKV:n** näkemyksen mukaan kenttävalvontaa olisi paikallaan kehittää niin, että myös erityisryhmien kuljetukset saataisiin niiden piiriin.

Kansaneläkelaitoksen, Hämeenlinnan kaupunki ja Suomen Kuntaliitto ry katsovat, että koulutusta voitaisiin toteuttaa toimialan sisällä ja valvoa lupamenettelyn yhteydessä.

Itä-Suomen aluehallintovirasto kannattaa nykyistä vaativampia yrittäjä- ja kuljettajakoulutuksia, sisältäen kielitaidon ja paikallistuntemuksen vaatimukset. Myös **Huoltovarmuuskeskus** kannattaa

tällaista. Itä-Suomen aluehallintovirasto katsoo lisäksi, että omavalvonta ja –harkinta ei välttämättä ole riittävä taso koulutuksen toteutumiseksi.

Pohjois-Karjalan sosiaali- ja terveystalvelujen kuntayhtymä toteaa, että laadullisilla vaatimuksilla ja julkisen sektorin järjestämällä täydennyskoulutuksilla kyetään takaamaan hankinnan kohteiden ammattitaidot.

Erityisryhmiä edustavat järjestöt ja esimerkiksi **Hämeenlinnan kaupunki** katsovat, että kuljettajille tulisi lisätä koulutusta sekä informaatiota erityisryhmiin kuuluvien ihmisten kanssa toimimisesta. Järjestöt korostavat, että eri erityisryhmien taksipalvelujen valvontaan, laatuun ja turvallisuuteen olisi erityisesti kohdennettava resursseja. Kaikkien taksiautojen turvallisuuteen ja kuljettajien osamiseen on kiinnitettävä huomiota, koska usein samat autot ajavat sekä markkinaehtoisia taksikyytejä että vammaispalvelulain mukaisia kuljetuksia.

Erityisryhmien järjestöjen sekä **Suomen Kuntaliitto ry:n** lausunnoissa kannatetaan erityisryhmien kuljettajien oman koulutuksen mahdollistamista ja sertifioimismenettelyä julkisiin taksipalveluihin. Erityisryhmien järjestöjen näkemyksen mukaan valvonnan painopisteen tulisi olla erityisryhmien kuljetuksessa ja esimerkiksi esteettömän auton turvavälineistön kunto, kuljettajan ajotapaa ja fyysistä kuntoa sekä asiakaspalvelu- ja vuorovaikutuskykyä pitäisi valvoa. Valvonnan tulisi kenttävalvonnan ohella kohdistua siihen, miten palveluja järjestetään. Myös asiakkaan pyynnöstä tapahtuvaa matkan videoimista ehdotettiin. Järjestöt kannattavat kenttävalvonnan laajentamista myös esteettömiin ajoneuvoihin. Enemmistö vastanneista erityisryhmien etujärjestöistä piti myös toimialan sisäistä koulutusta mahdollisena.

Yhteinen toimialaliitto ry ehdottaa, että erityisryhmien taksikuljettajien ajolupaedellytyksiin lisätäisiin koulutusvaatimuksia ja perustettaisiin valvonnan mahdollistamiseksi erityisryhmien kuljettajien valtakunnallisen luparekisteri, josta ilmenisivät mm. ajokortit, ajoluvat, rikosrekisteriote, koulutukset, todistukset ja niiden voimassaolo. Rekisteri hälyttäisi umpeutuvista pätevyyksistä sekä luvista, ja välitys-keskuksilla, autoilijoilla ja viranomaisilla olisi tarvittaessa pääsy tietoihin. **Yhteinen Toimialaliitto ry** sekä erityisryhmien järjestöt esittävät esteettömien ajoneuvojen turvavälineiden saattamista määräaikaikatsastusten piiriin (vähintään takalaitanostin).

Helsingin kaupungin mukaan esitetyillä kuljettajien lisäkoulutuksella tai kuljettajavaatimusten mahdollisella nostolla voidaan toisaalta vaikuttaa vain vähän ruuhkautuneiden kohteiden haasteisiin.

Oulun kaupungin hyvinvointipalvelujen mukaan lainsäädännön perusteella tapahtuvaa valvontaa tulisi tehostaa sekä palauttaa kuljettajille paikallistuntemuskoe.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry katsoo, että ammattitaitoon liittyvät ongelmat on mahdollista ratkaista osin valvonnalla ja koulutuksella. Lisäksi hinnoittelun epäselvyydet olisivat ratkaistavissa esimerkiksi viranomaisen hyväksymällä ja valvomalla taksimittarilla.

Suomen Taksiliitto ry kannattaa koulutuksen lisäämistä tai taksinkuljettajan kokeen muokkamista. Liitto katsoo kuitenkin, että lisäkoulutusvaatimusta ei tulisi kohdistaa kaikille kuljettajille ja ehdottaa esimerkkinä sertifikaattijärjestelmää taksinkuljettajille. Turvallisuusongelmiin tulisi myös puuttua nykyistä nopeammin ja turvallisuus tulisi ottaa paremmin huomioon kilpailutuksissa. Taksiliitto kannattaa myös hankintaprosessien kehittämistä erityisryhmien kuljetuksissa sekä viranomaisten laajempaa tiedottamista muuttuneista taksimarkkinoista.

Suuri osa lausunnon antaneista taksiryityksistä kannattaa lisävaatimuksien asettamista kuljettajille. Tärkeinä aiheina pidettiin etenkin suomen tai ruotsin kielitaitoa, paikallistuntemusta sekä yleistä

koulutusta yritystoiminnasta. **Suomen Yrittäjät ry ja Uudenmaan Taksiryttäjät.fi** sen sijaan eivät näe tarpeelliseksi lisäkoulutusvaatimusta. Uudenmaan Taksiryttäjät.fi kannattaa kuitenkin taksikuljettajan kokeen muokkaamista ja paikallistuntemuksen opettelemisen jättämistä alan toimijoille. Taksialan toimijat ja **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry** eivät pääsääntöisesti pidä pelkästään sisäistä koulutusta järkevänä vaihtoehtona tai katsovat sen edellyttävän merkittävää viranomaisvalvontaa. Niiden mukaan myös kenttävalvontaa tulisi lisätä yleisesti.

Oulun yliopiston INTERACT-tutkimusyksikkö katsoo, että valvonnan tulisi olla nykyistä laajempaa ja kohdistua myös alustatalouden toimijoihin.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland kiinnittää huomiota valvovien viranomaisten riittävään resursointiin ja valvontatapojen kehittämiseen keinona, ennemmin kuin sääntelyn lisäämiseen.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry katsoo, että huijaustapauksiin tulee puuttua tarkoituksenmukaisilla ja oikein kohdistetuilla toimilla. MaRa katsoo, että lainsäädännöllä ei tule lisätä kaikkien yritysten hallinnollista taakkaa ja kustannuksia sen takia, että lupasääntelyn lieventämisen takia alalle on tullut vastuuttomia toimijoita. Huijaustapauksia tulisi sen sijaan kitkeä kohdistamalla toimia taksiryttäjiin, jotka toimivat vastuuttomasti.

Liikenne- ja viestintävirasto haluaa korostaa, että jatkovalmistelussa edistettäviä mahdollisuuksia on tarpeen arvioida niiden tehokkuuden ja saavutettavien hyötyjen kannalta ja huomioon tulee ottaa mahdolliset yrittäjille aiheutuvat välittömät kulut, viranomaisille aiheutuvat hallinnolliset kulut sekä vaadittavat järjestelmä uudistukset.

Keskipojhalaiset kylät ry katsoo, että kyytejä yhdisteltäessä on kenttävalvontaa lisättävä, jotta lasten turvallinen koulumatka mahdollistuu.

Taksipalvelujen saatavuus

Saatavuuden nykytila ja ongelmat

Kilpailu- ja kuluttajavirasto viittaa lausunnossaan taksimarkkinaselvitykseensä. Selvityksessä on muun muassa todettu, että välitysyhtiöiden piirissä on luotu toimintatapoja, joilla pyritään suojelemaan alalla ennen lakiuudistusta toimineiden yritysten asemaa. Tämä on oletettavasti osin vaikuttanut saatavuuteen joissakin maakunnissa. KKV korostaa myös erityisesti kattavien, yksityiskohtaisten ja luotettavien tietojen tärkeyttä päätöksenteon taustalla. Jatkoselvityksissä olisi viraston mukaan tärkeää pystyä tunnistamaan lainsäädäntömuutoksesta aiheutuneet saatavuusongelmat.

Kansaneläkelaitos Kela katsoo, että asemapaikkasääntelystä luopuminen on saattanut vaikuttaa haja-asutusalueiden taksien saatavuuteen tavallisissa kuluttajamatkoissa mahdollisesti paljon enemmän kuin nykykuvaus antaa ymmärtää ja tietoa tulisi kerätä tekemällä kysely taksiluvan haltijoille. **Pohjois-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskus** puolestaan katsoo, että päivystysvelvollisuuden poistuminen on aiheuttanut haasteita taksien saatavuudelle paikasta riippumatta.

Itä-Suomen aluehallintovirasto katsoo, että saatavuustilannetta täytyisi selvittää tarkemmin erityisesti harvaan asutuilla, syrjäisillä ja vähäväkisillä alueilla. Taksien löydettävyyttä sekä ilmastokysymyksiä tulisi myös tarkastella. Aluehallintovirasto pitää myös ongelmallisena, että kysyntäanalyysiä ei ole muistiossa tehty. Lisäksi aluehallintoviraston mukaan arviomuistiossa mainittu enimmäishintasääntelyn vaikutus tarjontaan tekemällä tarjonnasta joillain alueilla kannattamatonta on voinut

johtua myös siitä, että tarjonta ei vastaa kysyntää niillä alueilla, joilla kysyntää on. Aluehallintovirasto nostaa esiin arviomuistiossakin esitetyn ongelman siinä, että toisaalta välityskeskuksesta tilattavan taksin varma tulo sekä kyseisen kyydin hinta ja laatu edellyttäisivät taksien yhteistyötä, mutta toisaalta kaikki yritysten välinen yhteistyö on lähtökohtaisesti kiellettyä.

Keskuskauppakamarin mukaan olisi hyvä huomioida, että tilanne saatavuuden suhteen kaupunkiseuduilla ja harvaan asutuilla ei ole verrattavissa.

Oulun yliopiston INTERACT-tutkimusyksikkö ehdottaa sellaisen standardin luomista, jolla tilausvälitysyhtiöt tuottaisivat viranomaisille saatavuustietoja.

Vaasan yliopiston Levón-instituutti toteaa, että maaseutualueiden taksitoiminta on erittäin riippuvaista julkisen sektorin, pääasiassa kuntien ja Kelan hankkimista kuljetuksista. Instituutin mukaan hankinta-osaamista on lisättävä kiireellisesti julkisella sektorilla. Liikenteen kumppanuuspöydät ja niissä käytävät keskustelut ovat yksi hyvä menetelmä lisätä eri osapuolien ymmärrystä kokonaistilanteesta.

Invalidiliitto ry esittää, että tietoa saavutettavuusongelmista voisi saada esimerkiksi suurimpien kaupunkien erityisryhmien keskitettyjen kuljetuspalveluiden seurannasta ja asiakaspalautteista sekä Kelan järjestämistä matkoista.

Erityisryhmien etujärjestöjen lausunnoissa katsotaan, että saatavuusongelma on korostunut erityisryhmien kohdalla ja näkyy vaikeutena saada taksia iltaisin ja viikonloppuisin sekä yleisesti haja-asutusalueilla. Lakisääteisten kuljetusten saatavuus tulisi turvata koko maassa ja samalla tunnistaa alueelliset erot erityisryhmien taksipalvelujen saatavuudessa. Erityisryhmien palvelujen saatavuuden arviointia pitäisi tehdä säännöllisemmin ja kattavammin, myös hallinnonalan rajat ylittävästi. Arviomuistiossa ei ole lausuntojen mukaan käsitelty keskitettyjen kuljetuspalvelujen saatavuutta. Taksi tilaamisen pitäisi olla mahdollista erilaisilla tilaustavoilla. **Yhteinen Toimialaliitto ry** kertoo asiakkaiden kokevan palvelun saatavuusongelmaksi myös sen, että esteetöntä taksia tilattaessa asiakas ei välttämättä tiedä, montako pyörätuolipaikkaa esteettömässä ajoneuvossa on.

Itä-Suomen aluehallintovirasto katsoo, että saatavuustilannetta täytyisi selvittää tarkemmin erityisesti harvaan asutuilla, syrjäisillä ja vähäväkisillä alueilla. Lisäksi lainsäädännössä tulisi heidän mukaan huolehtia siitä, että tietojensaantioikeudet täsmennetään tietopohjan kasvattamiseksi ja tietojen toimittamatta jättäminen sanktioidaan.

Kuluttajaliiton mukaan niillä alueilla, joilla ei ole kaupallisesti mahdollista taata riittävää taksipalvelua, tulisi harkita mahdollisuutta hankkia näitä yhteiskunnan tuella.

Kuhmon kaupungin ja Suomen Kuntaliitto ry:n mukaan selvityksiä tulisi tehdä tietyistä alueista sekä ajankohdista. **Keskipojalaiset kylät ry** pitää erittäin tärkeänä selvittää saatavuustilannetta nykyistä tarkemmin varsinkin maaseudun osalta. Yhdistys ehdottaa tuettujen kuljetusten avaamista yleiseen käyttöön niiltä osin, kuin taksin tila sallii. Tämä tieto tulisi saattaa sähköisten tilausjärjestelmien kautta näkyville reaaliaikaisena. **Hämeenlinnan kaupungin** mukaan saatavuus selvityksiä ei tarvitse tehdä.

Kristiinankaupunki toteaa arviomuistion tavoin, että taksien saatavuus on heikentynyt pienillä paikkakunnilla ja tietyissä tilanteissa pienet paikkakunnat voivat jäädä kokonaan ilman taksiryntääjää sekä esimerkiksi koulukyytien toteuttamisessa voi ilmetä vaikeuksia.

Hämeenlinnan kaupunki on esittänyt yhtenä lähteenä saatavuuden arviointiin Kanta-Hämeen kuntien ja kuntayhtymien maakunnallisen kuljetuspalvelukeskuksen ja liikennöinnin yhteishankinnan (VPL- ja SHL matkat sekä muut kuin ambulanssilla tehtävät kiireettömät potilaskuljetukset) vuoden 2019 tilastot. Hämeenlinnan kaupunki esittää tilastoihin pohjaten, että lakisääteisiä kuljetuksia on jäänyt ajamatta, koska samat yrittäjät ajavat kilpailutettuja koulu-, Kela- ja sote-kuljetuksia sekä ovat yleisvälityksessä. Kaupungin mukaan osa ajamattomista kuljetuksista liittyy siihen, että lyhyet kuljetukset on jätetty ajamatta kuljetuksen hinnan takia.

Taksialan toimijoiden mielestä saatavuuden nykytilan kuvaus ei vastaa tosiasiallista saatavuutta vaan saatavuustilanne on heikompi. Nykytilan kuvaus ei myöskään huomioi suuria alueellisia eroja. Osa-aikainen tai sivutoiminen taksiryttäjäisyys voi arviomuistiossa esitetystä poiketen myös lisätä saatavuusongelmia. Saatavuuden merkitystä tulisi tarkastella myös yleisen turvallisuuden näkökulmasta. Uusien selvitysten ohella tulisi toteuttaa nopeita korjaustoimenpiteitä pienille alueille. Uusia selvityksiä ei pidetä välttämättä hyödyllisinä, koska ala muuttuu nopeaa vauhtia. Taksirytysten lausunnoissa nostettiin esiin selvitysten mahdollisesti aiheuttamat suuret kustannukset sekä hallinnollinen taakka pienille yrityksille. **Suomen Taksiliitto ry:n** mielestä uusien selvitysten ohella tulisi toteuttaa nopeita korjaustoimenpiteitä pienille alueille.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin mukaan saatavuuden tilannekuva on oikeansuuntainen. Heidän mukaansa jatkossa olisi kuitenkin perusteltua pyrkiä nykyistä kattavampaa tiedon-saantiin ja sitä kautta tarkemman tilannekuvan muodostamiseen. Tässä yhtenä keinona voisi toimia arviomuistiossa esitetty taksirytysten ja välitysyhtiöiden nykyistä laajempi tiedonantovelvoite, jonka pitäisi olla mahdollista taksien digitaalisten tilaus- ja maksujärjestelmien ansiosta.

Kuhmon kaupungin ja Suomen Kuntaliitto ry:n mukaan selvityksiä tulisi tehdä tietyistä alueista sekä ajankohdista. **Hämeenlinnan** kaupungin mukaan lisäselvityksiä ei tarvitse tehdä.

Keskipohjalaiset kylät ry pitää erittäin tärkeänä selvittää saatavuustilannetta nykyistä tarkemmin varsinkin maaseudun osalta. Saatavuuden katsotaan heikentyneen huomattavasti maaseudulla ja pienissä alle 5000 henkilön taajamissa. Yhdistys tuo esille, että maakuntakohtaisella koordinaatiolla säästettäisiin kustannuksia, ja ehdottaa, että maaseutumaisiin maakuntiin perustetaan maakuntaliittojen alaisuuteen kuljetus-koordinaatiosta vastaava yksikkö, jonka toimialueena olisi tuetun henkilöliikenteen koordinointi sisältäen kaikki kuljetukset, joissa yhteiskunta on osallisena. Yhdistys ehdottaa tuettujen kuljetusten avaamista yleiseen käyttöön niiltä osin, kuin taksin tila sallii. Tämä tieto tulisi saattaa sähköisten tilausjärjestelmien kautta näkyville reaaliaikaisena.

Ehdotetut toimenpiteet ja sääntelyn valvonta

Suomen Kuntaliitto ry ja Vaasan yliopiston Levón-instituutti, Kuhmon kaupunki ja Helsingin kaupunki eivät kannata ajatusta siitä, että kunnat lähtisivät hankkimaan taksi-päivystystä hiljaisiin aikoihin ja hiljaisille alueille tai että kunnille asetettaisiin päivystyksen hankkimiseen liittyviä velvollisuuksia. Molemmat kannattavat osa-aikaisen taksiryttäjäisyyden edellytysten helpottamista tai huomiointia. **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry** puolestaan esittää, että osa-aikaisuuden lisääminen ei voi olla tavoiteltava tila työntekijöiden tai yksinyrittäjien kannalta ja, että ajovuoroista sopiminen tulisi sallia. **Suomen Yrittäjät ry** näkee kuntien taloudentilan kannalta päivystyksen kilpailuttamisen haastavaksi eikä näe tällä hetkellä tarvetta minkäänlaiselle yleispalveluvelvoitteelle.

Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry mukaan pienempien paikkakuntien hiljaisen ajan päivystysvelvoite tulee ratkaista. Heidän mukaansa tähän voisi auttaa sen hahmottaminen, että nykyinenkään lainsäädäntö ei välttämättä ole ongelma, sillä se mahdollistaa KKV:n mukaan

ajovuoroista sopimisen, jos siitä katsotaan olevan hyötyä kuluttajille. MTK toivoo, että selvitetäisiin, miten kunnat lakisääteisten palvelujen lisäksi voisivat hankkia myös muita taksipalveluja, kuten päivystystä hiljaisina vuorokaudenaikoina. Tämä ei kuitenkaan saisi lisätä kuntien kustannuksia ja se tulisi kytkeä kunnan muihin kuljetushankintoihin

Helsingin seudun kauppakamarin mukaan harvaan asuttujen alueiden saatavuusongelma voidaan ratkaista esimerkiksi edistämällä sivutoimista yrittäjyyttä ja ääritapauksissa voi olla tarpeen, että kunnat hankkivat täydentäviä taksipalveluja. Kauppakamari katsoo, että mikäli korjaustoimenpiteisiin ryhdytään, riittänee päivystysvelvoitteiden osalta tässä vaiheessa, että KKV antaa tarkemman ohjeistuksen ajovuorojen hyväksyttävästä sopimisesta. Ennakkotilauksien toteutumisen epävarmuutta poistaisi heidän mukaansa se, että välityskeskus saattaisi yhteen tilaajan ja kuljetuksen toteuttajan jo siinä vaiheessa, kun tilaus tehdään.

Työ- ja elinkeinoministeriö ei pidä ehdotusta KKV:n ennakkopäätösmenettelystä tarkoituksenmukaisena tai ylipäätään toteuttamiskelpoisena. Ministeriö suhtautuu myös kriittisesti esitykseen, jonka mukaan liikennepalvelulakiin lisättäisiin erityissäännös jonka puitteissa ajovuoroista sopiminen olisi sallittua. Ministeriön mukaan matkailuelinkeinon näkökulmasta liikenteen palvelusta annetun lain 25 § maininta matkailupalvelu-yrityksiä koskien on keskeinen ja sääntelyä ei tule tältä osin tarpeettomasti tiukentaa jatkossakaan.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto painottaa erityisesti saatavuusongelmien käsittelyä yhdessä julkisesti tuettujen kyytien kehittämiseen tähtäävien hankkeiden kanssa. Viraston mukaan julkisesti tuettujen kyytien merkitys taksimarkkinoiden toimivuudessa on niin suuri, että mahdollisia saatavuusongelmia ei voi ratkaista erillään kysymyksestä julkisesti tuettujen kyytien järjestämisestä.

KKV:n havaintojen perusteella taksialalla on todellisuudessa ollut käytössä useita erilaisia ja eri laajuisia ajo- tai päivystysvuorojärjestelyjä myös lakiuudistuksen jälkeen. KKV antaa yrityksille etukäteisneuvontaa suunnitteilla olevien yhteistyöjärjestelyjen sallittavuudesta kilpailulain valossa, vaikka etukäteislupaa ei ole mahdollista antaa EU-kilpailuoikeuden asettamien reunaehtojenkaan vuoksi. KKV:n mukaan Suomella on EU-oikeudellinen velvoite olla säätämättä lakeja, joilla annetaan yrityksille oikeus solmia kilpailuoikeuden vastaisia sopimuksia. Mikäli harkittaisiin lainsäädäntöä ajovuoroista sopimisesta, olisi syytä selvittää huolella tämän oikeuskäytännön asettamat reunaehdot.

KKV:n arvion mukaan ehdotettu ajovuoroista sopimista koskeva säännös olisi mahdollisesti ristiriidassa kilpailulain 5 §:n kanssa. Kilpailulain 5 §:stä poikkeava säännös ei myöskään synnyttäisi kattavaa varmuutta taksimarkkinoiden toimijoille, sillä epävarmuus vain siirtyisi uuden säännöksen soveltamiseen. Lisäksi uusi säännös ei toisi mitään lisää kilpailulain 6 §:än nähden, mikäli ajovuoroista sopiminen on palvelutason kannalta tarpeellista ja kuluttajan näkökulmasta hyödyllistä. KKV toteaa, että ajovuoroista sopiminen vähentää kilpailua kuluttajien vahingoksi, jos riittävää tarjontaa syntyy myös ilman ajovuorojärjestelyitä. Keskeisin kysymys menettelyn arvioinnissa kilpailulain 6 §:n nojalla on se, että kuluttajat aidosti hyötyvät ajovuorojärjestelystä.

Itä-Suomen aluehallintovirasto kannattaisi ajovuorojen sopimisen ulkoistamista puolueettomalle ja riippumattomalle taholle sekä sopimisen mahdollisuutta vain niille alueille, joissa tarjontaa ei ole riittävästi olemassa. Säädöksessä tulisi esittää määrittelyt kysynnän ja tarjonnan arvioinnille sekä alueen että ajankohdan osalta ja säädöksessä tulisi huomioida taksiyrittäjien liikevaihdon jakautuminen eri markkinasegmenteille. Aluehallintovirasto näkee, että sopimiseen liittyy osittain riskejä kilpailun vähenemisestä, mutta pitää sopimista silti tärkeänä niille alueille, joilla tarjonta ei ole riittävää. Virasto ehdottaa ajovuorojen laatimiseen muuta tahoa kuin välityskeskukset ja taksiyrittäjät. Itä-Suomen aluehallintoviraston mielestä lainsäädännössä tulisi huolehtia siitä, että tietojensaanti-

oikeudet täsmennetään tietopohjan kasvattamiseksi ja tietojen toimittamatta jättäminen sanktioidaan. Virasto kannattaa saatavuuden parantamiseksi myös välityskeskusten tilausvahvistuskäytäntöjen täsmenämistä. Välityskeskuksissa tulisi pystyä yksiselitteisesti näkemään onko tilaukseen liittyen vahvistettu vain tilauksen vastaanotto vai kuljetuksen vahvistaminen. Lisäksi hyödyllistä olisi, että ennakkotilauspalvelua tarjoavat välityskeskukset edellyttäisiin jakamaan ennakkokyytitilaukset järjestelmissään hyvissä ajoin.

Kansaneläkelaitos Kela kannattaa selkeän ja yhdenmukaisen kilpailuoikeudellisen ohjeistuksen antamista. Myös mm. **Liikenne- ja viestintävirasto, Vaasan yliopiston Levón-instituutti, Suomen kuntaliitto ja useat lausuntoja antaneet kaupungit, Turun Seudun Taksiryttäjät ry ja Lapin Taksiryttäjät ry ja Kuluttajaliitto** pitävät kannatettavana ehdotusta, jossa KKV täsmenämisi nykyistä ajovuoroista sopimista koskevaa kilpailuoikeudellista ohjeistustaan. **Suomen Taksiliitto ry ja Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ry** puolestaan pitäisivät parempana vaihtoehtona lakiin otettavia säännöksiä ajovuoroista sopimisesta, jotta voitaisiin välttyä jälkikäteisiltä sanktioilta.

Suomen Taksiliiton mielestä markkinaehtoiseen taksiliikenteeseen liittyvät saatavuusongelmat tulisi ratkaista julkisen sektorin toimenpitein. Samalla tulisi varmistaa, etteivät julkiset yhtiöt lähde toimimaan markkinoilla, joilla on ennestään tarjolla olevia vaihtoehtoja. Taksiliitto esittää yhtenä vaihtoehtona hankintakokonaisuuksien luomista, jota on kokeiltu Lapinjärvellä. Kuntaliitto sekä Kuntaliiton ja Työ- ja elinkeinoministeriön yhteinen hankintaneuvonta ovat pitäneet sitä hyvänä ja kannustettavana toimintamallina. **Turun Seudun Taksiryttäjät ry** katsoo, että julkisiin hankintoihin voitaisiin kytkeä päivitysvelvollisuus. Taksiliitto ja muutamat taksialan yhdistykset esittävät myös ns. kylätaksitukea, jolla mahdollistettaisiin taksipalveluiden tarjonta haja-asutusalueilla. Tämä olisi samanlainen tuki kuin Ruokaviraston kyläkauppatuki.

Taksialan toimijat kannattivat lausunnoissaan yleisesti ajovuoroista sopimisen sallimista ja pitivät mahdollisesti kilpailun rajoittumisesta aiheutuvia haittoja pienempinä kuin sopimisesta aiheutuvia hyötyjä. Joissakin lausunnoissa kannatetaan sopimisen mahdollisuutta välityskeskusten puitteissa kaikissa olosuhteissa eikä nähdä riskejä sopimisessa vaan päinvastoin mahdollisuuksia. Taksialan toimijat eivät pääsääntöisesti kannata saatavuustietojen toimittamiseen liittyviä lisävelvoitteita. Osa toimijoista viittaa esimerkiksi lisävelvoitteiden aiheuttamiin hallinnollisiin kustannuksiin.

Suomen Yrittäjät ry kannattaa KKV:n ohjeistusta vain siinä tapauksessa, että KKV sitoutuisi olemaan puuttumatta sen antamana ohjeistuksen mukaiseen toimintaan määräajaksi. Suomen Yrittäjien mukaan lakiin pitäisi luoda ennakkoratkaisumenettely tai lakitasoinen määrittely, jotta ala voisi kehittyä kuluttajan edun mukaisesti. Suomen Yrittäjät kannattaisi säännöstä, jossa määrättäisiin tilanteet, jolloin ajo- tai päivitysvuoroista sopiminen olisi mahdollista. Samalla tulisi määrittellä Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) toimivaltaiseksi viranomaiseksi, joka vahvistaa sopimusten sallittavuuden ja todeta, että KKV:lla ei olisi valtaa puuttua Traficomien antamiin päätöksiin. Traficom hyväksyisi sopimuksen määräajaksi, jonka päättyessä uusi sopimus tulisi jälleen hyväksyttävä Traficomilla.

Erityisryhmien järjestöjen lausunnoissa kannatetaan päivitysvelvoitetta vähintään arkipäivien 8.00-16.00 ulkopuoliselle ajalle tai entisessä taksiliikennelaissa (217/2007) olleiden saatavuuteen vaikuttavien sääntöjen palauttamista ainakin osittain. Matkojen yhdistelyn tulisi olla vapaaehtoista ja asiakkaan suostumukseen perustuvaa.

Yhteinen Toimialaliitto ry ehdottaa saatavuuden parantamiseksi ajoneuvomääräyksen TRAFI/437519/03.04.03.00/2017 tarkentamista esteettömiä ajoneuvoja koskevalta osalta katsastustilanteiden tulkintaongelmien välttämiseksi. Lisäksi ehdotetaan määräyksen tarkentamista esteettömän ajoneuvon tilauksen osalta siten, että isossa esteettömässä ajoneuvossa tulee olla vähintään kaksi pyörätuolipaikkaa.

Harmaan talouden torjunta

Harmaan talouden torjunnan nykytila ja ongelmat

Suurin osa lausunnonantajista katsoi, että arviomuistiossa esitetty nykytilan kuvaus on oikeasuuntainen.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto viittaa toimittamaansa taksimarkkinaselvitykseen ja toteaa, että nykytilanteen kuvaus on oikean suuntainen. Huolet pääasiassa kohdistuvat siihen, että valvontaviranomaisilla ei ole riittäviä keinoja valvonnan suorittamiseen ja harmaan talouden riski on kasvanut.

Itä-Suomen aluehallintovirasto katsoo, että turvallisuuden, laadun ja harmaan talouden osalta ongelmat ja toimenpide-ehdotukset tulisi koota yhteen, ja arvioida myös sitä, mitkä ongelmista juontuvat erityisesti saatavuus- ja hinnoitteluluvuissa esitellyistä ongelmista ja välityskeskusten roolista niissä.

Liikennevakuutuskeskuksen mukaan taksialalla esiintyvän harmaan talouden laajuudesta ei ole tällä hetkellä tarkkaa käsitystä ja mainitsee, että luvattomassa taksitoiminnassa ajoneuvoa ei myöskään rekisteröidä luvanvaraiseen käyttöön liikennepalvelulain edellyttämällä tavalla.

Suomen Taksiliitto ry:n mukaan taksialan verokertymän tulkinnat eivät anna oikeaa kuvaa järjestelmään pesiytyneestä ongelmasta ja toimenpiteeksi tähän he ehdottavat muun muassa, että harmaan talouden kannalta tulisi tarkastella lukujen osalta myös sitä, kuinka moni uusi taksiryitys on rekisteröitynyt arvonlisäverovelvolliseksi.

Tampereen Aluetaksi Oy näkee suomalaisen taksimarkkinan ongelmana, että kiinteiden taksimitarien valmistajia sekä valtuutettuja asennusliikkeitä on suhteellisen vähän. Tämä mahdollistaa heidän mukaansa hintojen pitämisen keinotekoisena korkeana.

Useissa taksialan toimijoiden lausunnoissa katsottiin, että harmaan talouden ongelmia on arviomuistiossa vähätelty. Osassa lausuntoja kuitenkin katsottiin, että harmaa talous ei ole sellainen ongelma kuin useasti esitetään. Arviomuistiossa esitettyjen harmaan talouden ongelmien ohella erityisesti taksialan toimijat nostivat esille pimeän taksitoiminnan ongelman ja esittivät, että lainsäädännössä tulisi määritellä raja sallitun kimpakyydin ja luvanvaraisen liikenteen välille.

Ehdotetut toimenpiteet ja sääntelyn valvonta

Työ- ja elinkeinoministeriö ehdottaa, että ajoneuvolain taksamittareita koskevaa sääntelyratkaisua kehitetään ensisijaisesti vuonna 2018 esitetyn ehdotuksen pohjalta. Lisäksi TEM toteaa, että valitun sääntelyratkaisun ei tule hankaloittaa sovelluspohjaisten liiketoimintamallien käyttöä taksimarkkinoilla. Sääntelyn tulisi mahdollistaa mahdollisimman pitkälle teknologianeutraalit, uuden teknologian mukaiset joustavat ja kustannuksiltaan edulliset digitaaliset ratkaisut. Työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että taksiliikenteen y-tunnuksellisuuteen liittyvät toimenpidevaihtoehdot voisivat siinänsä kaventaa elinkeinovapautta, joten näitä ehdotuksia olisi jatkotyössä arvioitava tarkemmin perustuslain 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden kannalta.

Sisäministeriön poliisiosasto toteaa, että arviomuistion mukaisesti lainsäädännössä ei ole riittävästi säädetty, mitä tietoja taksimatkoista tulee kerätä. Lisäksi tulee huomioida, ettei tietojen keräämisvelvoitteen toimijoita ole myöskään selkeästi määritelty. Sisäministeriö katsoo, että verovalvonnan kannalta olennaista on tietojen riittävyys ja niiden luotettavuus ja todennäköisesti varmin tavan kerätä tietoja tuottaa arviomuistiossa esitetty vaihtoehto a), jossa taksamittaria ja

sovelluksia voitaisiin käyttää tiedon keräämisessä. Sisäministeriön mukaan harmaan talouden torjunnan kannalta selkeä haaste liittyy sovittuihin kiinteähintaisiin kyyteihin. Nykylainsäädäntö ei edellytä näiden osalta minkäänlaisen taksamittarin käyttöä. Olennaista olisi muuttaa lainsäädäntöä siten, että mittaria tai sovellusta tulisi käyttää aina, riippumatta miten matkan hinta on sovittu. Hyväksyttävien sovellusten tulisi tallentaa tiedot siten, ettei niitä voida jälkikäteen manipuloida. Lausunnossa katsotaan, että taksitunnuksen tulisi näkyä selkeästi eri vuorokauden aikoina. Tunnusten käyttö sinällään heidän mukaansa olisi omiaan vähentämään harmaata taloutta. Lausunnon mukaan aloittavan taksiryttäjän tulisi suorittaa kurssi tai koulutus, jossa perehdyttäisiin yritystoimintaan ja taksialan perusteisiin. Tällä voitaisiin varmistaa alalle tulevien perustiedot. Lisäksi Y-tunnuksen tulisi olla taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä.

Poliisihallituksen mukaan taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot tulisi rekisteröidä yksinomaan luvanhaltijan haltijuuteen tai omaisuuteen. Lisäksi harmaan talouden torjumiseksi tulisi takseissa olla taksamittarit. Poliisin olisi saatava nykyistä paremmin tietoa taksiliikenteen tilasta ja ilmiöistä yhtiö- ja kuljettajatasolle saakka. Poliisihallituksen mukaan on ongelmallista, ettei takseissa tarvitse käyttää ulkoista tunnusmerkkiä.

Verohallinnon näkökulmasta kiinteä taksamittari ja siihen liitetty kuitinantolaite muodostavat parhaan lähtökohdan ajojen dokumentointiin ja kuitintarjoamisvelvollisuuden toteuttamiseen, mutta mikäli kiinteää taksamittaria ei vaadita pakolliseksi, taksamittarisääntelyä tulisi muuttaa siten, että sekä sovelluksia ja taksamittareita voitaisiin käyttää tiedon keruussa. Lisäksi sääntelyä tulisi muuttaa siten, että mittaria tai sovellusta tulee käyttää aina riippumatta siitä, millä tavoin hinnan määrittäminen tapahtuu. Verohallinto kannattaa ehdotusta siitä, että mahdollistetaan taksiliikenneluvan peruuttaminen, jos luvanhaltija ei ole rekisteröitynyt kaupparekisteriin sekä Verohallintoon elinkeinotoiminnastaan verovelvolliseksi tietyn ajan kuluessa luvan myöntämisestä eikä Verohallinto näe esitettyä myöskään sille edellytykselle, että taksiliikenneluvan hakija olisi jo taksiliikennelupaa hakiesaan ilmoittautunut kaupparekisteriin ja Verohallinnon rekistereihin sekä saanut Y-tunnuksen.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston näkemyksen mukaan on tärkeää, että tietojen keräämis-, säilyttämis- ja toimitusvelvollisuudet ovat oikein mitoitettuja harmaan talouden torjumiseksi ja, että toimijoille ei koidu tarpeettomia kustannuksia. KKV:n näkemyksen mukaan harmaan talouden torjunnan tavoitteeseen tulisi pyrkiä mahdollisimman vähän markkinoiden kilpailua rajoittavin keinoin. Taksamittaripakko kaikkien kyytien osalta voisi vähentää olennaisesti kilpailua markkinoilla kuluttajien edun vastaisesti eikä taksamittari ole kuluttajansuojelun kannalta välttämätön. Alalle tulon kustannuksia ei pidä tarpeettomasti kasvattaa. On tärkeää, että sovelluspohjainen palveluntarjoaja ja dynaaminen hinnoittelu ovat mahdollisia liiketoimintamalleja myös jatkossa. Ulkoisen tunnuksen pitäisi olla selkeä, mutta se ei saisi tarpeettomasti nostaa alalle tulon tai alalta poistumisen kustannuksia.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston mukaan arviomuistiossa todettu ajoneuvolain taksamittarisääntelyn muutostarve on perusteltu ja mittauslaitedirektiivin oikeusvaikutusten vuoksi välttämätön. Tällä hetkellä Ajoneuvolain (1090/2002, muutos 321/2017) 25 § on ristiriidassa EU:n mittauslaitedirektiivin kanssa. Virasto toteaa, että taksamittari on tarkoitettu mittauslaitedirektiivin mukaan mittauslaitteeksi taksimatkan hinnan määrittämiseen taksimatkan aikana mitatun pituuden ja/tai keston perusteella. Mittauslaitedirektiivin toimeenpanon oikeusvaikutuksista seuraa, että direktiivin soveltamisalaan kuuluvissa mittauslaitteissa saa käyttää ainoastaan direktiivin vaatimusten mukaisia mittauslaitteita. Tämän vuoksi ei ole sallittua, että Suomella olisi omaa kansallista sääntelyä, jonka mukaan olisi mahdollista käyttää muuta laitetta tai järjestelmää taksamittarin käyttötarkoituksessa. Tukes toteaa, että mittauslaitedirektiivin perusteella on edellytettävä, että taksamittaria tulee käyttää mittauslaitteena sellaisessa taksiliikenteessä, jossa taksimatkan hinta määritetään taksimatkan aikana mitatun pituuden ja/tai keston perusteella. Mittauslaitedirektiivi ei kuitenkaan viras-

ton mukaan estä jäsenvaltiota kehittämästä sääntelyä sellaiselle taksiliikenteelle, jossa taksimatkan hinta määritetään muulla tavoin kuin matkan aikana tehdyn mittauksen perusteella. Tukes katsoo, että mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävä taksamittari olisi luotettava tiedon lähde Verohallinnolle. Taksamittarin keräämät matka- ja laskutustiedot tulisi liittää Verohallinnon ohjeistuksen mukaan taksiryrittäjän kirjanpitoon ja niiden tulisi olla luettavissa vuoden ajan siitä, kun mittari on poistettu käytöstä.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston mukaan ajoneuvolain 25 §:ssä on vakava puute sen suhteen, miten vaatimustenmukaisuus osoitetaan. Taksamittarin vaatimustenmukaisuus osoitetaan mittauslaitedirektiivin mukaisen ilmoitetun laitoksen tarkastuksilla. Muun laitteen tai järjestelmän osalta ei ajoneuvolain 25 §:ssä säädetä, kenen velvollisuutena on osoittaa mittaustiedon luotettavuuden ja tiedon suojauksen tason vaatimusten täytyminen tai tarvitaanko vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa riippumatonta osapuolta kuten tarkastuslaitosta tai akkreditoitua testauslaboratoriota.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan taksamittaria koskevaa sääntelyä olisi syytä tarkistaa. Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa myös ehdotusta siitä, että Y-tunnus lisättäisiin lainsäädäntöön luvan myöntämisen edellytykseksi. Taksien tunnistamisessa liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa harkittavaksi esitetyistä vaihtoehtoista hallinnollisesti kevyempiä vaihtoehtoja.

Liikennevakuutuskeskus on aikaisemmassa lausunnossaan esittänyt, että henkilö- ja tavaraliikenneluvan sekä taksiliikenneluvan saamisen ehtoihin tulisi lisätä lakisääteisten eläke-, tapaturma- ja työttömyysvakuutusten lisäksi liikennevakuutusmaksujen asianmukainen hoitaminen. Tietojen keräämisessä LKV kannattaisi nopean tiedonsaannin mahdollistavaa avoimeen rajapintaan perustuvaa ratkaisua ja toteaa, että todettuihin laiminlyönteihin tulisi liittyä riittävän pelotevaikutuksen aiheuttava sanktio. LVK kannattaa myös ehdotusta, jonka mukaan taksiliikennelupa voitaisiin peruuttaa, jos luvanhaltija ei ole rekisteröitynyt kaupparekisteriin tietyn ajan kuluessa luvan myöntämisestä. Ulkoisen taksitunnuksen sijaan voisi kehittää valvontaa esimerkiksi rekisterinlukulaitteiden kehittämisellä.

Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että taksiliiketoiminnassa turvataan jatkossakin innovatiivisten ja dynaamista hinnoittelua mahdollistavien sovellusten käyttö taksimittarien lisäksi. Kaupunki katsoo, että näillä on myös kilpailullisia vaikutuksia, sillä ne mahdollistavat yritysten erottautumisen palveluillaan. Harmaan talouden torjuntaa vähentävän kenttävalvonnan mahdollistamiseksi Helsingin kaupunki kannattaa taksitunnuksen käyttöä. Taksitunnuksen pitäisi olla hyvin erottuva ja mahdollisesti siirrettävä.

Hämeenlinnan kaupunki katsoo, että tietojen keräämiseen valvontaa varten voi liittyä tietosuojaoingelmia. Hämeenlinnan kaupungin mielestä taksitunnuksen tulisi olla helposti tunnistettavissa ja samanlainen kaikilla, esimerkiksi katolla oleva valo ja siinä oleva toimilupatunnus.

Itä-Suomen aluehallintovirasto pitää valitettavana, että kansallinen taksamittarisääntely ei ole yksiselitteisesti EU:n taksamittaria koskevan mittauslaitedirektiivin mukaista, eikä kerättäviä tietoja ja tietojen toimitusvelvollisia ole määritelty selvästi. Taksamittarit tai muut vastaavat laitteet tulisi ottaa käyttöön kustannuksista huolimatta. Taksamittareiden toimittajat ovat vahvasti sidoksissa alan muihin toimijoihin, joten kyseisen problematiikan ratkaisua olisi myös ollut syytä pohtia. Ulkoisen taksitunnuksen tulisi olla pakollinen ja taksitunnus voisi olla kevyesti ja edullisesti toteutettava. Itä-Suomen aluehallintoviraston mielestä olisi mahdollistettava taksiliikenneluvan peruuttaminen, jos luvanhaltija ei ole rekisteröitynyt kaupparekisteriin sekä Verohallintoon elinkeinotoiminnastaan verovelvolliseksi tietyn ajan kuluessa luvan myöntämisestä.

Oulun yliopiston INTERACT-tutkimusyksikkö on laatinut raportin taksamittarisääntelystä Suomessa ja nostaa esille kaksi tärkeänä pitämäänsä näkökulmaa taksamittarisääntelyyn liittyen. 1. Jos

tarkoituksena on erotella erilaiset laitteet siten, että katu- ja tolppakyydeissä olisi pakollinen perinteinen, kiinteästi autoon asetettu taksamittari, pitäisi määritellä myös reunaehdot sellaiselle toiminnalle, jossa ei tarvitsisi käyttää perinteistä taksamittaria. Esimerkiksi kiinteähintaisessa kyydissä, jossa ennakkoon ilmoitettu (ei välttämättä ennakkoon maksettu) hinta ei perustu reaaliaikaiseen ajan ja matkan mittaamiseen (vaan esim. historiadataan reiteistä ja tarvitusta ajasta), ei tarvitsisi käyttää virallista taksamittaria hinnan määrittämisessä. Tällaisessakin tapauksessa pitäisi lainsäädännöllä varmistaa, että tietoja ei voi jälkikäteen muunnella vaikkapa kuljettajan toimesta. 2. Tulisi määritellä millaista tietoa ja miten ”ohjelmistomittarilla” pitää kerätä eri tiedonhyödyntäjien kuten asiakkaiden ja Verohallinnon näkökulmasta.

Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry:n, Kuluttajaliiton, Keskuskauppakamarin ja Helsingin seudun kauppakamarin mielestä toimijoilta ei tule vaatia taksamittarin pakollisuutta, vaan tulee sallia myös riittävän luotettavien sovellusten ja sovelluspohjaisten kyytjärjestelmien käyttäminen.

Suomen Yrittäjät ry katsoo, että kaikkien kuljettajien tulisi kerätä samat tiedot toiminnastaan jonkin luotettavan järjestelmän kautta. Heidän mielestä taksamittarin tai vastaavaan luotettavan sovelluspohjaisen järjestelmän tulisi olla pakollinen, jotta voitaisiin mahdollistaa tietojenkeruu viranomaisille. Taksiliikenneluvan peruuttaminen tulisi olla mahdollista, jos luvanhaltija ei ole rekisteröitynyt kaupparekisteriin sekä Verohallintoon elinkeinotoiminnastaan verovelvolliseksi tietyn ajan kuluessa luvan myöntämisestä. Suomen Yrittäjät kannattaa helposti tunnistettavaa, mutta pienin kustannuksin hankittavaa taksitunnusta.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry toteaa, että matkailupalvelujen yhteydessä palvelukokonaisuuden osana tapahtuvissa kuljetuksissa suunniteltujen verovalvonnan tietojen kerääminen aiheuttaisi kuljetuksen merkitykseen nähden liikaa hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. Todennäköinen ristiriita EU-säätelyn kanssa poistuisi, jos taksamittarisäätelyä täsmennettäisiin kesällä 2018 esitetyn mukaisesti siten, että taksamittaria olisi käytettävä, jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen ja kyytiä ei tilata ja makseta teknisen käyttöyhteyden kautta. Harmaan talouden torjunta tehostuisi, jos taksiliikenneluvan saamiseksi henkilön tulee tehdä perusilmoitus ja rekisteröityä Verohallinnon rekistereihin. Kuljetuksissa, jotka tapahtuvat palvelukokonaisuuden osana ja jossa kuljetuksesta ei siis peritä erillistä maksua, ei taksamittarin tai muiden järjestelmien käyttöönottoon ole mitään tarvetta. Vastaavasti niissä tapauksissa, joissa esimerkiksi majoitusliike tarjoaa omille asiakkaille kiinteähintaista kyytiä (lentokentältä hotellille), ei ole myöskään mitään perustetta tai tarvetta pakottaa majoitusliikettä investoimaan erillistä järjestelmää tai sovellusta, johon kuljetuksen hinta rekisteröityisi. MaRa:n mielestä liikennepalvelulaki ei saa pakottaa hankimaan luvanhaltijan hallinnassa oleviin autoihin taksitunnuksia tai muitakaan tunnuksia, kun palveluyritys tarjoaa henkilökuljetuksia omille asiakkailleen muuhun palvelutoimintaan liittyen.

Suomen Taksiliitto ry ei kannata vuoden 2018 (HE 86/2018 vp) esitystä taksamittareista miltään osin. Taksiliiton lausunnon mukaan taksamittarin säätäminen pakolliseksi kaikille taksitoimijoille vaikuttaisi positiivisesti ja tekisi kilpailutilanteesta kaikille tasapuolisen. Myös sovelluspohjaisilta kassalaitteilta voidaan vaatia verottajan tarvitsemia tietoja ja tietojen toimitusvaatimus tulisi toteuttaa teknologiariippumattomasti kaikkiin taksiyrityksiin riippumatta käytetyn kassakoneen tekniikasta tai toiminnan laajuudesta. Verohallinnon esitystä siitä, että jokaisesta taksimatkasta tulisi tallentaa esityksessä määrätyt tiedot ja tiedot tulisi vakioida määrätyllä tavalla kannatetaan. Tiedot tulisi tallentaa myös siten, ettei niitä voi jälkikäteen muuttaa. Taksiliitto ei näe tietosisällön keräämiseen tai säilyttämiseen liittyvän ongelmia, koska suurta osaa määrätyistä tiedoista kerätään jo tällä hetkellä ja järjestelmiä ei tarvitsisi juurikaan muuttaa nykyisestä. Ainoastaan tietojen keräämiseen liittyvät tietosuojakysymykset tulee ratkaista. Taksiliiton lausunnon mukaan kerättävien vähimmäistietojen sekä tietojen keruu- ja toimitusvelvollisten määrittelemisellä olisi positiivinen vaikutus ja tiedonke-

ruuvelvolliseksi tulisi määritellä taksiryttäjä. Taksiliitto kannattaa velvoitetta pitää liikenneluvan kopiota ajoneuvossa, kuten on tavara- ja linja-autoliikenteessä. Taksiliiton lausunnon mukaan toimijoilta tulisi vaatia Y-tunnus ennen liikenneluvan myöntämistä. Taksiliitto ehdottaa värillistä rekisterikilpeä tai erillistä kylttiä, joka on poistettavissa silloin, kun auto ei ole taksikäytössä. Liiton näemyksen mukaan ulkoisen taksitunnuksen määrittäminen pakolliseksi kaikille takseille vaikuttaisi positiivisesti. Taksiliitto näkee, että pakollisella ryttäjän näyttökokeella päästäisiin parempaan lopputulokseen ryttäjien puutteellisen osaamisen parantamisessa kuin ohjeistamisella.

Pääosassa **taksialan toimijoiden** lausuntoja korostetaan, että, että kaikille alan toimijoille tulee asettaa samanlaiset velvoitteet. Taksialan toimijoiden lausunnoissa ei nähty teknisiä ongelmia tietojen keräämisen tai säilyttämisen suhteen eikä pääsääntöisesti pidetty tietojen keräämiseen liittyviä kustannuksia liiketoiminnan kannalta merkittävinä. Uusien järjestelmien ja applikaatioiden käytön katsottiin mahdollisesti tulevan halvemmaksi kuin perinteisten taksamittarien. Luvanvaraisesti harjoittavan taksitoiminnan helppoa tunnistettavuutta pidettiin tärkeänä ja esimerkiksi ulkoista keltaista taksitunnusta pidettiin hyvänä ratkaisuna. Y-tunnuksen asettaminen taksiliikenneluvan edellytykseksi sai myös kannatusta. Toisaalta esitettiin myös näkemyksiä, että taksitunnuksen käyttämiseen pitäisi säätää myös poikkeuksia esimerkiksi edustusajossa. Muutamassa lausunnossa esitettiin sovellusten tai muutoin teknologian avulla tapahtuvaa tunnistamista, jolloin takseihin ei tarvitsisi mitään ulkoisia tunnuksia. Tilapäiseen ja sivutoimiseen taksitoimintaan ehdotettiin velvollisuutta käyttää kiinnitettävää magneettitarraa auton ollessa ajossa väliaikaisesti.

Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ry pitää tärkeänä, että lakiin lisättäisiin velvoite, jonka mukaan kaikkien Suomessa alustapalveluiden kautta taksiliikennettä tarjoavien yritysten tulisi rekisteröidä Suomeen oma toimipisteensä, jonka kautta olisi mahdollista saada tarvittavat tiedot heidän kuljetuksistaan ja kiinnittää huomiota tietojen säilyttämisen tekniseen luotettavuuteen.

Turun Seudun Taksiryttäjät ry kannattaa avoimen rajapinnan luomista sekä taksamittarien tietojen purkamista verottajalle, autossa mukana pidettävää kopiota liikenneluvasta, perinteistä taksivaloa pakolliseksi kaikille ja eriväristä rekisterikilpeä. Myös taksiliikenneluvan myöntämistä jatkossa vain Y-tunnuksen omaaville tahoille kannatettiin.

Suomen Palvelutaksit ry näkee mahdollisena, että mittarien ja applikaatioiden valmistajat siirtävät kustannukset autoilijoiden maksettavaksi. Mahdollisia sovelluksiin liittyviä ongelmia ovat keräämisen luotettavuus, tiedon manipulointi ja ohimyynti. Vertailukilometreinä voitaisiin käyttää katsastustietoja. Sovellusten käyttöön liittyen yhdistys katsoo, että sovellukset pitäisi mahdollisesti hyväksyttää, josta aiheutuvat kustannukset tulisivat autoilijoiden maksettaviksi. Avoimien tiedonsiirtorajapintojen pitäisi olla mahdollisia jopa siten, että yhdestä ajoneuvosta mahdollistettaisiin tiedon siirto useammasta kuljetusmaksua mittaavasta laitteesta ja myös multihoming-mahdollisuus tulisi ottaa huomioon. Taksien tunnistamisessa taksikupua tai rekisterikilven yhteyteen asennettavaa merkin-tää pidettiin hyvänä.

Uber Finland Oy katsoo, että mikäli taksilainsäädännön mahdollisen muutoksen yhteydessä asetettaisiin lisävaatimuksia autoilijoille, tulisi nämä lisävaatimukset kohdistaa vain taksitolppakyyteihin eikä ollenkaan ennakkoon tilattuihin kyyteihin.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry kannattaa kaikille kuljettajille pakollisia teknisiä laitteita, kuten sinetöityä taksamittaria.

Semel Oy:n mielestä mittauslaitelakiin (707/2011), etenkin lain 1) kohta huomioon ottaen, ei tarvitse ottaa taksimatkan lakisääteistä määrittelyä. Semel Oy ehdottaa harmaan talouden torjumiseksi taksamittarillisiin autoihin Ruotsissa olevaa raportointikeskus-mallia ja taksamittarittomiin

autoihin Ruotsissa vuonna 2021 käyttöön otettavaa SUFT-järjestelmää. Semel Oy viittaa lausunnossaan myös Tanskaan, jossa on käytössä vastaavatyypinen raportointikeskus-malli kuin Ruotsissa.

Ewooxsin mielestä ei voida edellyttää, että satunnaisesti jonkin alustan kautta lisäansioita hakevan yrittäjän tulisi asentaa autoonsa perinteistä taksamittaria koska auto voi olla muuna aikana muussa kuin taksikäytössä. Ewooxsin mielestä nykyiset GPS-pohjaiset sovellukset ovat erittäin luotettava tapa toteuttaa matkamittaus, tietoja on vaikea manipuloida ja kuluttajan on helppo tarkistaa matkana. Ewooxs ei kannata taksamittarin käyttövelvoitetta niille kuljettajille, joiden toiminta on vuoden mitassa pienimuotoista. Myös **Tuul Group Oy** katsoo, että taksamittariksi tolpalta otettaviin kyyteihin pitäisi sallia myös riittävät tiedot keräävä sovelluspohjainen taksamittari ja, että kuluttajapohjaisten mobiililaitteiden paikannustarkkuus mahdollistaa jopa perinteisiä taksamittareita tarkemman matkan mittaamisen sovelluspohjaisella taksamittarilla.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin mukaan tavoite teknologiariippumattomuudesta ja uusien innovatiivisten mobiilipalvelujen saamisesta kuluttajien ulottuville on kannatettava, mutta samalla on varmistettava, että säilytetään liikkumispalvelujen luotettavuus sekä toimijoiden ja yhteiskunnan että erityisesti kuluttajan näkökulmasta. ITS Finland kannustaa selvittämään ratkaisuja, joissa sekä sovelluksia että taksamittareita voidaan käyttää tiedon keruussa ja tietojen toimittamisessa viranomaisille.

Kansaneläkelaitos Kela katsoo, että ulkoinen taksitunnus auton katolla auttaisi varsinkin iäkäämpiä henkilöitä tunnistamaan taksin. Myös **Suomen Kuntaliitto ry** kannattaa pakollista taksitunnusta kaikille autoille.

Erityisryhmien etujärjestöt kannattavat ehdotusta, että taksien tulisi käyttää selkeästi näkyvää ja yhdenmukaista tunnusta.

Keskipohjalaiset kylät ry esittää, että sähköisten ajopäiväkirjojen tulee perustua paikannusjärjestelmiin, jotta voidaan todeta taksin liikkuminen työvuorojen aikana, ja verottajan tulee saada nämä tiedot tarvittaessa käyttöön. Tietojen keräämiseen ja säilyttämiseen ei liity ongelmia eikä tietosuojaa saa olla este turvallisuuden lisäämiselle. Reaaliaikaisia paikannusjärjestelmiä on kehitettävä ja eri järjestelmien rajapintoja avattava. Ulkoiseksi taksitunnukseksi ehdotetaan autoon sijoitettavaa valoa, ja erityisryhmiä varten taksien tulisi lähettää matkapuhelimella tai vastaavalla päätelaitteella vastaanotettavaa signaalia. Kuittikäytäntöjen tulisi olla selkeät ja kuittien tulisi olla yhdenmukaiset ajoneuvon sähköisen päiväkirjan kanssa.

Taksipalvelujen hinnoittelu

Taksipalvelujen hinnoittelun nykytila ja ongelmat

Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa, että hintojen kehitys Kelan korvaamissa matkoissa on verrannollinen hintoja sääntelevän lainsäädännön kehitykseen ja huomauttaa, että sairausvakuutuksesta korvattavien taksimatkojen hintojen kehitys ei ole kokonaan markkinaehtoista liikennepalvelulain voimaantulon jälkeiselläkään ajalla. **Kansaneläkelaitos** pitää hintojen nykytilan kuvausta oikeansuuntaisena ja riittävänä.

Itä-Suomen aluehallintovirasto pitää hinta- ja saatavuuskysymysten erottelua ongelmallisena ja huomauttaa, ettei todellista kysyntäanalyysiä ole tehty. Virasto arvioi hintojen nousun suurimman kysyntäpotentiaalin omaavilla alueilla selittyvän sillä, että tarjontaa ei ole riittävästi kysyntään nähden. Virasto pitää tärkeänä nostaa välityskeskukset myös hinnoittelun osalta arvioinnin keskiöön.

Kyse on epätäydellisen kilpailun markkinoista. Jokin markkinaparametri täytyy sääntelyllä kiinnittää, mutta sen ei tule olla hinnoittelu.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto huomioisi myös välityskeskusten palvelunumeroiden hinnan osuuden kyydin kokonaishinnasta, sekä puheluhintojen ilmoittamisen puutteisiin ja ilmoittamiseen liittyvien säännösten epäselvyydet. Myös tämän elementin ilmoittamista, läpinäkyvyyttä ja huomioimista hintavertailussa tulee parantaa. Lisäksi virasto huomauttaa, että tähän asti kuluttajien välineet ja mahdollisuudet aitoon, helppoon vertailuun ovat puuttuneet.

Erityisryhmien etujärjestöjen lausunnoissa esitetään, että erityisryhmille tulevat lisämaksut tulisi huomioida kuvauksessa. Yhdenvertaisuus edellyttää, että vammaisuuden perusteella ei ilman hyväksyttävää syytä peritä kalliimpaa hintaa. Lausunnoissa esitetään myös, että julkisesti hankittujen ja korvattujen kuljetusten hinnat on kilpailutuksessa pudotettu usein liian alas, mikä on vaikuttanut haitallisesti kuljetusten laatuun. Matkahintoja pidetään huonosti ennakoitavina. Julkisissa kuljetuksissa korvausmenettely vaativat selventämistä ja kuluttajansuoja tulisi ulottaa myös julkisen tahon korvaamiin matkoihin. Palautteeseen perustuvan laadun pitäisi olla yksi hinnoittelutekijä.

Taksialan toimijoiden ja työntekijöiden etujärjestöjen lausunnoissa arviomuistion kuvausta hinnoittelun nykytilasta ja ongelmista ei pidetä riittävänä. Esimerkiksi **Suomen Taksiliitto ry** ei pidä perusteltuna käyttää hintojen kehityksen arvioimisessa vertailukohtana säädellyn markkinan hintoja. Hintatasoon ja hinnoitteluun liittyvät selvitykset edellyttäisivät laajempaa tutkimustyötä ja erilaisten hinnoittelumallien selvittelyä. Esille nostetaan myös hintojen vahva eriytyminen eri toimijoiden kesken. Lausunnoissa todetaan, että autoilijoiden liikevaihdon kehityksen tutkiminen ei kerro mitään ajoneuvojen työssäoloajasta. Lausunnoissa korostetaan sitä, että kuljettajan on ansiotasonsa säilyttääkseen pidennettävä työaika tuntutuoton laskiessa. Myös **Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry** kiinnittäisi huomiota työntekijäasemassa olevien taksinkuljettajien palkanmuodostukseen. Taksiryttäjät tuovat lausunnoissaan esille välityskeskuksista riippumattomien taksien hinnoitteluun liittyvät epäselvyydet sekä liiallisen tarjonnan aiheuttaman hinnannostopaineen, joka heidän mukaansa liittyy ansiotason säilyttämiseen. Taksiryttäjien lausunnoissa toivotaan myös enemmän hinta- ja hinnastovalvontaa. **Suomen Palvelutaksit ry** toteaa, että jos yhteiskunnan korvaamisissa kuljetuksissa hinnoittelu ei ole autoilijoille kannattavaa, se vaikuttaa väistämättä kuluttajapuolen matkojen hinnoitteluun.

Uber Finland Oy huomauttaa, että Helsingin osalta Tilastokeskuksen hintatilastointi ei ole kehittyvän markkinan koko tilannekuva. Taksialan hintaseurannassa tulee huomioida markkinoiden kehitysvaiheen sekä hinnoittelun monimuotoistumisen, sillä pelkkä suurimpien markkinajohtajien keskihintojen seuranta ei anna kattavaa kuvaa markkinasta. **Lähitaksi Oy** katsoo, että hintojen tarkastelussa ei ole huomioitu sitä, että taksirytykset ovat pääsääntöisesti yhden hengen yrityksiä. **Cabonline Finland Oy** pitää perinteisten ja alustatalouden toimijoiden välistä hintavertailua harhaanjohtavana.

Muun muassa **työ- ja elinkeinoministeriö**, **Kansaneläkelaitos** ja **Helsingin kaupunki** korostavat, että hinnoittelu tulee saattaa nykyistä läpinäkyvämmäksi ja vertailtavammaksi. Hinnoittelun perusteiden tulee olla selvät ja asiakkaiden niistä tietoisia.

Toimenpide-ehdotukset ja sääntelyn valvonta

Hinnoista sopiminen

Itä-Suomen aluehallintovirasto ei kannata mahdollisuutta sopia hinnoista nykyistä laajemmin. **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** pitää hintakartellin kaltaista hintayhteistyötä lähtökohtaisesti aina kulutta-

jalle haitallisena ja kiellettyinä. Hintatietojen vertailtavuuden ongelmaa ei voida ratkoa viraston antamaa ohjeistusta laajemmalle ulottuvalla kilpailevien yritysten välisellä sopimisella. Virasto huomauttaa myös jäsenvaltioiden velvollisuudesta olla lainsäädännössään vaatimatta tai suosimatta EU:n kilpailuoikeuden vastaisia sopimuksia.

Invalidiliitto ry arvioi taksiryitysten nykyistä laajemman mahdollisuuden sopia hinnoista vaikeuttavan hintatietojen vertailua.

Taksialan toimijoiden mielipiteet hinnoista sopimiseen jakoutuivat. Monet lausunnonantajat katsoivat, ettei hinnoista sopiminen lisäisi hintatietojen vertailtavuutta. **Suomen Taksiliitto ry** ja alan yhdistykset esittivät mahdollisuutta yhtenäiseen hinnoitteluun saman tuotemerkin alla, tai samalla alueella toimiville takseille. Kilpailu- ja kuluttajavirastolta toivottiin selkeämpää ohjeistusta ja kannanottoja siitä, milloin voidaan soveltaa yhtenäisiä hintoja. Joidenkin lausuntojen mukaan hinnoista sopiminen ja yhtenäisemmät hinnat parantaisivat kuluttajien luottamusta. Yksittäiset lausunnonantajat pitivät toisaalta KKV:n ohjeistuksen sallimaa ketjuhinnoittelua kilpailua haittaavana.

Vertailuhinnan ilmoittaminen

Itä-Suomen aluehallintovirasto, Kilpailu- ja kuluttajavirasto sekä Kuluttajaliitto uskovat vertailuhinnan ilmoittamisen lisäävän hintojen vertailtavuutta sekä ymmärrystä kokonaishinnasta. KKV pitää toivottavana kehittää myös muita hintavertailua helpottavia toimenpiteitä, esimerkiksi päivittäistavarakaupoille tyyppillisten ostoskorivertailujen tuottamista. Kuluttajaliitto korostaa, että vertailuhinnoissa pitäisi ottaa huomioon eri alueiden ja vuorokauden aikojen erot.

Taksialan toimijoiden lausunnoissa Ruotsissa käytössä oleva vertailuhintaa pidettiin pääsääntöisesti hyvänä keinona helpottaa kuluttajan taksin hinnan vertailua. Vertailuhinnan määrittämisen katsottiin kuitenkin yleisesti edellyttävän Ruotsin tapaan sitä, että käytössä on yhtenevät hinnoitteluperusteet. Muussa tapauksessa vertailuhinta voi johtaa kuluttajaa harhaan. Kaikki taksiryrittäjät eivät kuitenkaan nähneet vertailuhinnan lisäävän hintojen vertailtavuutta.

Uber Finland Oy sekä **MaaS Global** katsovat, että etukäteen annettava arvio suunnitellun matkan hinnasta on avoin ja läpinäkyvä toimintatapa. MaaS Global lisää kuitenkin, että taksialan kumppanina vertailuhinnan laajempi käyttö ilman omia taksipalveluita olisi haastavaa.

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että yksinomaan vertailuhinnasta säätäminen ei ole riittävä lainsäädäntötoimi, koska Suomessa hinnoittelu ja eri hinnoittelumallit ovat vapaasti alan toimijan valittavissa eikä yhteismitallisia vertailtavia suureita näin ollen ole mahdollista muodostaa rajaamatta hinnoittelua. Virasto toteaa olevan keskeistä huomioida, että vertailuhintaa ei nykyllä lainsäädännön puitteissa voi muotoilla siten, että voitaisiin varmistaa, että edullisimman vertailuhinnan valitseva matkustaja saa aina edullisimman palvelun.

Keskipojalaiset kylät ry pitää Ruotsin mallia käyttökelpoisena ja toteaa myös esille erilaisten sähköisten sovellutusten mahdollistavan taksimatkan hinnan määrittämisen.

Hinnoittelurakenteen sääntely

Kilpailu- ja kuluttajavirasto ja **Kuluttajaliitto** eivät pidä hinnoittelurakennetta koskevaa sääntelyä perusteltuna, koska se voisi vähentää kuluttajille hyödyllisiä uusia malleja. Itä-Suomen aluehallintovirasto esittää, että matkan hinnan sopimisen sijasta tai lisäksi pitäisi olla mahdollista sopia käytävästä hinnoittelurakenteesta.

Hämeenlinnan kaupunki katsoo, että mahdollisen hinnoittelurakenteen tulisi olla yksinkertainen. Maksuluokkia voisi olla useampi, mutta niistä tulisi sopia valtakunnallisesti. **Keskipohjalaiset kylät ry** kannattaa erilaisten hinnoittelukertoimien sallimista.

Taksialan lausunnoissa hinnoittelurakenteen sääntelyyn suhtauduttiin pääosin epäilevästi. Suomen Taksiliitto ry esittää, mahdollisiksi hinnoittelutekijöiksi lähtömaksua, matkaan perustuva maksua ja aikaan perustuva maksua. Samoin voitaisiin määritellä nykyisen enimmäishinnan asemasta vertailuhinta, jonka ylittyessä hinnasta tulee sopia erikseen. Yhdistyksen näkemyksen mukaan hinnoittelussa on oltava erilaisia vaihtoehtoja, ja myös kiinteiden, sopimusperusteisten tai vyöhykeperusteisten hintojen on oltava sallittuja. Hinnoittelurakenteesta voi tarvittaessa antaa kaikkia yrittäjiä tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti koskevan määräyksen, mutta määräyksiä tai lainsäädännöllisiä vaatimuksia ei tule muotoilla eri lailla toimiville taksiryityksille ja -yrittäjille eri tavoin.

Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ry ehdottaa mahdollisen säännellyn hinnoittelurakenteen kohdentamista julkisella paikalla kuljetuspalveluita kuluttajille tarjoaville takseille. Hinnoitteluperusteina esitetään matkustajamäärä, perusmaksu ja mahdolliset lisät. Hinnoittelurakenteen määrittelyä pidetään kuitenkin vaikeana eikä välttämättä tarkoituksenmukaisena. Suomen Palvelutaksit ry pitää asiakaslähtöisenä tapana pidetään matkan tai ajan mittaamista mutta edellyttää mahdollisuutta lisämaksujen käyttöön, koska esteettömillä autoilla varsinaisen ajotehtävän lisäksi kuljetukseen voi kuulua suoritteita joita ei ole mahdollista ajalla tai matkalla mitata.

Auto- ja kuljetusalan ammattiliitto AKT ry ehdottaa työhön käytetyn ajan huomioimista hintarakenteessa.

Hinnasta sopiminen etukäteen

Näkemykset hinnoista sopimisen toimivuudesta jakautuivat ja sen käytännön haasteita korostettiin.

Itä-Suomen aluehallintovirasto arvioi hinnoista sopimisen ennen taksimatkaa vähentävän hintoihin liittyvää epävarmuutta, ja edellyttäisi ainakin tietyn rajan ylittyessä hinnasta sopimista. Nykyistä 100 euron tasoa voisi laskea. **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** pitää myös rajan alentamisen tarpeen arviointia perusteltuna. KKV:n näkemyksen mukaan suurella osalla kuluttajista ole hinnasta sopimiseen valmiuksia, mahdollisuutta tai halua. **Kuluttajaliitto** kuitenkin katsoo, että kuluttajilla pitäisi olla mahdollisuus sekä sopia hinnasta etukäteen että valita taksamittarin tai muun vastaavan perusteella määrittävä hinta.

Oulun yliopiston INTERACT-tutkimusyksikkö arvioi, että sääntely, jonka mukaan hinta ei saisi muuttua sen jälkeen, kun matka on aloitettu, voi estää uusien palvelujen kehittämisessä, jossa matkan pituus tai aika muuttuu asiakkaan toiveesta.

Erityisryhmien järjestöt eivät yleisesti kannattaneet kuluttajan ja kuljettajan välistä hinnoista sopimista.

Suomen Yrittäjät ry huomauttaa sopimiseen liittyvän käytännön haasteita, mikäli asiakkaan katsotaan olevan taksiautoilijaa heikommassa neuvotteluasemassa. Jos sopimuksen syntyminen jälkikäteen kyseenalaistetaan, edessä on pitkä reklamaatio- tai riitaprosessi.

Taksialan toimijoiden lausunnoissa katsottiin pääsääntöisesti, että hinnan sopiminen ennen matkaa vähentäisi hinnoitteluun liittyvää epävarmuutta, mutta sen toteuttaminen olisi hankalaa ja voisi johtaa toteutuvien hintojen nousuun.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry katsoo, ettei työntekijäasemassa olevaa kuljettajaa voi velvoittaa neuvottelemaan omasta palkastaan sekä työnantajana toimivan yrittäjän kulurakenteesta jokaisen asiakkaan kanssa erikseen.

Enimmäishinnoittelu ja kiinteät hinnat

Työ- ja elinkeinoministeriö ei kannata paluuta aiemmin taksimarkkinoilla voimassa olleeseen hintasääntelyyn. **Sosiaali- ja terveysministeriö** huomauttaa, että kunnan kilpailuttaessa sosiaalihuollon kuljetukset palvelun hinta on kunnan ja palveluntuottajan välinen sopimusasia. Taksipalveluiden enimmäishintasääntelyllä olisi ratkaiseva merkitys sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalaan kuuluvan sairausvakuutuksesta korvattavan taksimatkan väliaikaisen enimmäishintasääntelyn jatkovalmisteluun. Ministeriöiden keskinäinen yhteistyö enimmäishintoja koskevassa valmistelussa on ensiarvoisen tärkeää.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto ei pidä enimmäishintoja koskevaa sääntelyä perusteltuna tässä vaiheessa, mutta jos sääntelyyn ryhdyttäisiin, se tulisi ulottaa vain kadulta tai taksitolpalta otettaviin kyyteihin. **Kuluttajaliiton** mukaan hintasääntely pitää ainakin kohdistaa vain niille markkinasegmenteille, joissa on ongelmia, esimerkiksi kadulta tai taksiasemilta otettaville kyydeille ja vain niille alueille, joilla ongelmia esiintyy. Myös **Helsingin Seudun Kauppakamari** toteaa, ettei taksipalvelujen hintatasoon tai hinnoittelumalleihin tule toistaiseksi puuttua sääntelyllä.

Itä-Suomen aluehallintoviraston mukaan enimmäishintojen asettamiseen tulisi tapauskohtaisen harkinnan perusteella ryhtyä kysynnän ja tarjonnan kohtaanto-ongelmatilanteessa.

Erityisryhmien järjestöjen lausunnoissa etenkin lyhyempien matkojen enimmäishintasääntely saa kannatusta. Avustuslisän kaltaisista palvelumaksuista pitäisi niiden mukaan säännellä lailla tai sitoa hinta tosiasialliseen lisäkustannukseen.

Taksialan toimijoiden ja työntekijöiden etujärjestöjen lausunnoissa ei yleisesti kannateta hintasääntelyä markkinaehtoisessa liikenteessä, mutta jos sääntelyyn ryhdyttäisiin, sen tulisi koskea kaikkia taksipalveluita. **Suomen Taksiliitto** toteaa, ettei hintasääntely ole mahdollista, mutta yhteisiä hinnoitteluperusteita on syytä harkita, kuitenkin estämättä kiinteitä hintoja tai hinnoista tapauskohtaisesti sopimista. Hintatietojen varmistamisen tulee olla kuluttajalle helppoa ja yksinkertaista. Hinnoittelu ei saa perustua miltään osin kuluttajan ymmärtämättömyyteen eikä kohtuuttomia hinnoittelumalleja pidä sallia miltään osin. **JH Taksi** ehdottaa nykyisen 100 euron ylärajan poistoa. **Yandex Taxi** arvioi, että mahdollinen enimmäishinta voisi nousta korkeaksi. **OpenTaxi** ehdottaa, että hintasääntelyn tulisi koskea vain kadulta tai taksiasemalta otettavia kyytejä. Myös **Uber Finland Oy** katsoo, että hintasääntelyä voisi mahdollisesti harkita kadulta otettaville kyydeille.

Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry kannattaa kuitenkin kaikille taksipalveluille yhteneväistä minimi- ja enimmäishinnoittelua.

Keskipohjalaiset kylät ry edellyttäisi maaseudun erityispiirteiden huomioinnin hinnoittelun säädöksissä.

Epic Autokoulu Oy kannattaa standardoitua kiinteää hinnoittelua.

Muita ehdotuksia hinnoittelun ongelmien ratkaisemiseksi

Suomen Kuntaliitto esittää, että julkisten hankintayksikköjen kilpailutusten yhdenmukaistamiseksi julkaistaisiin suositushinnasto, johon hankintayksiköt halutessaan voivat sitoa tarjouskilpailunsa.

Keskipohjalaiset kylät ry:n ehdottaa maaseutualueille taksien polttoaineiden verojärjestelmää, joka mahdollistaa paikallisen energian käytön.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry lausuu, että hinnoittelun epäselvyydet olisivat ratkaistavissa esimerkiksi viranomaisen hyväksymällä ja valvomalla taksamittarilla.

Taksiyrittäjien lausunnoissa ehdotetaan myös sovellusten hyödyntämistä niin taksien tilaamisessa, kyytipalvelusta sopimisessa kuin mittarina. **Suomen Lähitaksit Oy** huomauttaa harmaan talouden estämisellä olevan merkitys myös hinnoittelun läpinäkyvyyden suhteen.

Taksipalvelujen laatu

Taksipalvelujen laadun nykytila ja ongelmat

Suurimmassa osassa lausuntoja arviomuistiossa esitettyä palvelujen laadun nykytilan kuvausta pidettiin oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana.

Oikeusministeriö huomauttaa, että taksiliikenteen virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiä ollaan päivittämässä säätämällä ehdotetussa kuluttajansuojalain uudessa luvussa muun muassa taksiliikenteen palvelujen suoritustavasta ja laatua koskevista vaatimuksista.

Helsingin kaupunki katsoo, että jatkokyselyissä pitäisi seurata tarkemmin, mille alueille tyytymättömyys Uudenmaan sisällä kohdentuu ja mihin asiaan tyytymättömyys liittyy.

Erityisryhmien järjestöjen lausunnoissa korostetaan erityisryhmien tarpeiden huomioimista sääntelyn aiheuttamista kustannuksista huolimatta sekä erityisryhmien taksipalveluihin liittyvän viranomaisvalvonnan tehostamisen tarvetta. Osassa lausunnoista muistutetaan, että erityisryhmien esteettömyystarpeet eivät liity pelkästään inva-autoihin ja niiden apuvälineisiin. Lausunnoissa tuodaan esille myös, että erityiskuljetusten kuljettajat eivät aina täytä työn vaatimia fyysisiä tai psyykkisiä edellytyksiä. Mahdollisina syinä tähän esitetään invataksien kuljettajien erityisten terveysvaatimusten kumoaminen sekä taksialan luonne matalan kynnyksen työpaikkana.

Suomen Taksiliitto ry painottaa, että erityisryhmien kyselyjen osalta tulokset vuosilta 2018 ja 2019 eivät ole vertailukelpoisia. Taksiliitto ja **Turun Seudun taksiyrittäjät ry** nostavat esille tilausvälitysyhtiön roolin toimijoiden laadun valvonnassa. Uudellamaalla koetun muutoksen palvelujen turvallisuudessa uskotaan olevan yhteydessä uusien yrittäjien määrään alueella. Toisin kuin muistiossa, Taksiliitto pitää taksien ulkoista merkitsemistä erilaisten brändien tunnuksin selkeänä, laadullisena etuna. Lisäksi lausunnossa todetaan, että taksimarkkinoiden luonteen vuoksi tarvitaan yhteenliittymiä, joita välityspalvelun kautta kuluttaja voi hyvin hyödyntää.

Yksittäisistä taksiyrityksistä suuri osa oli eri mieltä laadun nykytilan kuvauksesta. Osan mielestä kuvauksessa ei ollut riittävästi huomioitu alueellista vaihtelua ja pääkaupunkiseudun ulkopuolista Suomea. Toisten mielestä laatu on huonontunut enemmän kuin mitä kuvauksesta käy ilmi eikä nykytilan kuvaussa ole riittävästi ymmärretty harmaan talouden lisääntymistä ja sen vaikutusta palvelujen laatuun.

Suomen Palvelutaksit ry täydentäisi ongelma-arviota huomioimalla paremmin alan yleisen epävarmuuden ja kuljettajien alhaisen ansiotason, jotka eivät kannusta jatkamaan alalla.

MaaS Global pitää yleisellä tasolla tärkeänä, että laatua tarkasteltaessa otetaan huomioon käyttäjien moninaisuus ja heidän erilaiset tarpeensa ja huomauttaa, että taksipalvelujen laatua arvioitaessa on hyvä myös huomioida niin käyttäjien moninaisuus kuin uuden lainsäädännön lyhyt voimassaolo.

Keskipojalaiset kylät ry huomauttaa, että taksiliikenteessä on siirrytty keskikokoisiin perheautoihin, mikä vaikuttaa kyytien turvallisuuteen. Lisäksi todetaan, että nykytilakuvauksessa eivät korostu maaseudun pitkät matkat tai taksien toimiminen sosiaali- ja terveystalvveluiden tukipalveluissa.

Toimenpide-ehdotukset ja sääntelyn valvonta

Taksinkuljettajan koulutus ja taksikuljettajan kokeen sisältö ja vaatimukset

Sosiaali- ja terveysministeriö pitää tärkeänä arvioida sellaisen näyttökokeen tarvetta, jolla mitataan osaamista toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden avustamisessa. Esteettömien ajoneuvojen kuljettajien osalta kokeen suorittamisen tulisi osoittaa osaaminen turvavälineiden ja esimerkiksi pyörätuolin oikeanlaisesta kiinnittämisessä.

Kansaneläkelaitos sisällyttäisi kokeeseen käytännön koulutusta mm. asiakkaan kohtaamiseen, apuvälineiden kiinnittämiseen, avustamiseen ja ajotapaan. Käytännön testauksen voisivat hoitaa hyväksytyt kouluttajat. Koulutukselle tulisi luoda yhtenäiset standardit koulutussisällöstä ja toteutuksesta. Koevaatimusten kiristämisen osalta Kansaneläkelaitos katsoo, että kaikkien kuljetusten tulee olla turvallisia. Erityinen merkitys koulutetuilla kuljettajilla on silloin, kun kysymyksessä ovat sairaiden, vammaisten tai iäkkäiden henkilöiden kuljetukset.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto suosittelee erityisryhmien avustamiseen tarvittavien taitojen käytännön osaamisen testaamista, mutta ulottaisi sen vain näitä kohderyhmiä palveleviin kuljettajiin sekä julkisiin kilpailutuksiin osallistuviin yrityksiin.

Itä-Suomen aluehallintovirasto nostaisi kokeen vaatimustasoa ja mittaisi kokeella paikallistuntemusta sekä kielitaitoa. Koevaatimusten kiristämisen vaikutuksista työvoiman saatavuuteen Itä-Suomen aluehallintovirasto huomauttaa, että sääntelyn suunnittelussa ei voi olla lähtökohtana pelkäämään hallinnollisen taakan keventäminen tai työvoiman saatavuuden haasteet, vaan tiukempi sääntely on usein tarpeen yhteiskunnan kokonaisedun saavuttamiseksi.

Suomen Kuntaliitto huomauttaa yritysten ja kuljettajien osaamisen varmistamisesta aiheutuneen merkittävää lisätyötä tilaajille lupakäytäntöjen ja koulutusvaatimusten muututtua. Kuntaliitto katsoo, että erityisryhmien kuljettajilla tulisi olla oma, kaikille halukkaille avoin koulutus, johon sisältyy esteettömän ajoneuvon turvavälineiden ja yleisimpien matkustajien käytössä olevien apuvälineiden käsittely, porrasvedon käyttö, kuljettajan ajotavan merkitys, ergonomia sekä erityisryhmän asiakkaan kohtaaminen ja avustaminen. Kuljettajien osaaminen olisi jollain tapaa varmistettava, ja esimerkiksi erityisryhmiä kuljettavilta voitaisiin edellyttää osaamisen osoittamista käytännössä vastuun kuitenkin säilyessä työnantajalla.

Erityisryhmien järjestöt kannattavat pääsääntöisesti kuljettajien käytännön osaamisen testauksesta. Kokeella edellytettäisiin mitattavaksi riittävää paikallistuntemusta, kielitaitoa, taitoa kohdata vammaisia henkilöitä, tietoa vammaisten henkilöiden erityistarpeista, osaamista esteettömän ajoneuvon turva- ja apuvälineiden käsittelyssä sekä turvallista ajotapaa. Lausunnoissa suositellaan vammaisjärjestöjen osaamisen hyödyntämistä kuljettajien koulutuksessa ja kokeiden toteuttamisessa. Taksinkuljettajan kokeen vaatimusten kiristämistä pidetään yleisesti välttämättömänä erityisryhmien turvallisuuden ja liikkumisvapauden yhdenvertaisuuden toteuttamisen näkökulmasta. Vaatimustason noston uskotaan nostavan alan arvostusta ja luottamusta eikä vaatimusten uskota vaikuttavan työvoiman saatavuuteen.

Yhteinen Toimialaliitto ry ehdottaa erityisryhmien kuljettajille kaksiosaista koulutusta, johon kuuluvat verkkokoulutus ja pienryhmämuodossa toteutettu lähikoulutus

Kuluttajaliitto ry sisällyttäisi kokeeseen asiakaspalveluun ja matkustajien oikeuksiin liittyviä elementtejä, edellyttäisi riittävän suomen ja ruotsin kielen taidon varmistamista ja selvittäisi mahdollisuuksia mitata osaamista myös käytännössä.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry palauttaisi pakollisen yrittäjäkurssin, mutta ei pidä paikkatuntemustestiä tarpeellisena nykyisten karttasovellusten myötä. **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry** hakisi mallia ammattitutkintojen näyttökokeista ja edellyttäisi kokeella varmistettavan riittävä suomen kielen taso.

Suomen Yrittäjät ry katsoo, että suullisen taidon ja kuullun ymmärtämisen kokeet varmistaisivat palvelun laadun nykyistä paremmin.

Helsingin seudun kauppakamarin mukaan Traficomilla tällä hetkellä valmisteleva määräys taksinkuljettajan kokeen kehittämiseksi vaikuttaa tällä hetkellä riittävältä toimenpiteeltä.

Suomen Taksiliitto ry ei usko kokeen vaatimustason nostamisella olevan vaikutusta työvoiman saatavuuteen, vaan päinvastoin houkuttelevamman ammatin tuovan alalle motivoituneita työntekijöitä. Työvoiman saatavuutta parantavaa vaikutusta tukevat myös **Turun seudun taksiryttäjät ry**, **Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry** ja **Lapin Taksiryttäjät ry**. **Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ry** arvioi, ettei vaikutusta saatavuuteen ole. Sen sijaan monet taksiryttäjät ja **Suomen Palvelutaksit ry** arvioivat kuljettajien määrän vähenevän. Suomen Palvelutaksit uskoo vaikutuksen kohdentuvan esteettömiin autoihin ja pienten paikkakuntien hiljaisten aikojen autojen saatavuuteen. **Lähitaksi Oy** arvioi kuljettajien saatavuuden heikentymisen kohdistuvan etenkin pääkaupunkiseudulle ja muihin suuriin kaupunkeihin, **Tuil Group Oy**, **Yandex Taxi** ja **OpenTaxi** osittain kaksiosaisesti taksinkuljettajan töitä tekevien määrään ja **Uber Finland Oy** erityisesti maahanmuuttajien ja pitkäaikaistyöttömiin. **OpenTaxi** arvioi kielteisiä vaikutuksia kohdistuvan myös haja-asutusalueiden ja hiljaisen ajan taksipalvelujen tarjontaan

Taksialan toimijoiden lausunnoissa kuitenkin pääasiassa kannatettiin kuljettajakokeen kehittämistä mutta toteutustavasta ja painopisteistä oli erilaisia mielipiteitä. Yleisesti pidettiin tarpeellisena parantaa kielitaidon ja erityisesti suullisen kielitaidon testaamista. Koetta ehdotetaan myös uudistettavaksi kokonaisuudessaan laajemmaksi ja vaativammaksi. Kokeen valvonnan tehostamista pidettiin tarpeellisena vilpin karsimiseksi. Mielipiteet siitä, pitäisikö kokeessa olla näyttökoetyyppisiä käytännön osia jakautuivat. Käytännön osaamisen testaamista pidettiin sekä tarpeellisena että liikaa resursseja vievänä. Näyttökokeen elementeiksi ehdotettiin muun muassa ajokoetta, palvelutilanteiden simulointia, työharjoitteluosiota, mittari- ja hallintalaitteiden käytännön testaamista sekä aiemmin käytössä olleiden kokeiden hyödyntämistä. Monissa lausunnoissa kiinnitetään huomiota erityisryhmien kohtaamista koskeviin kokeen elementteihin. Osa toimijoista kannattaa pakollista yrittäjätutkintoa. Mielipiteet paikallistuntemuskokeen palauttamisesta jakautuivat. Yksittäisissä lausunnoissa todettiin myös, että jos koetta muutetaan, tulisi olla käytettävissä myös materiaalit kokeeseen valmistautumiseksi.

Uber Finland Oy huomauttaa, että sen palvelussa teknologia edesauttaa sujuvan reitin valitsemisessa, mahdollistaa palautteen antamisen niin kuljettajille kuin matkustajille sekä auttaa kommunikoidessa. Mahdollisia laatuun liittyviä korjaustoimenpiteitä tulisi kohdistaa erityisryhmien palveluihin ja tolppakyyteihin.

Tuomi Logistiikka Oy huomauttaa erityistarpeisten asiakkaiden käyttävän kaikenlaisia ajoneuvoja, joten koulutusvaatimuksia ei voida erotella henkilöautojen ja esteettömien ajoneuvojen välillä.

Keskipojalaiset kylät ry edellyttäisi, että kuljettajilla olisi suoritettuna suomalaisen ajokortin liukaan kelin ajokoe, ja että kuljettaja hallitsee maksu- ja muut lisälaitteet. Erityisryhmien kuljettajien sopivuudesta tehtävään ehdotetaan määritettäväksi erillisellä säännöksellä.

Liikenneluvan haltijoihin kohdistuva velvoite kuljettajien koulutussuunnitelmasta ja koulutuksen järjestämisestä

Kansaneläkelaitos ja **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** arvioivat, että liikenneluvan haltijoihin kohdistuva velvoite kuljettajien koulutussuunnitelmasta ja koulutuksen järjestämisestä voi parantaa palvelujen laatua. KKV huomauttaa kuitenkin, että yrityksille syntyvät kustannukset koulutuksesta huolehtimisesta edellyttävät arviointia. Viraston käsityksen mukaan tiukat laintasoiset velvoitteet koulutuksesta saattavat jähmettää toimialan kilpailua. On tärkeää, että mahdolliset velvoitteet ja vaatimukset on mitoitettu oikein suhteessa havaittuihin ongelmiin.

Itä-Suomen aluehallintovirasto katsoo, että omavalvonta tai -harkinta ei välttämättä ole riittävä taso velvoitteiden toteuttamiseksi myöskään koulutuskysymyksissä, erityisesti alueilla, joissa kilpailutilanteen aiheuttamaa painetta laadun parantamiseksi ei ole. Virasto katsoo, että lähtökohtaisesti kilpailussa pitäisi pärjätä hinta-laatusuhteeltaan parhaat yritykset, ja ne voivat kehittää laatuaan koulutuksen avulla. Silti olisi tarpeen olla yhteiskunnan asettama perälauta. Toive siitä, että välityskeskukset panostaisivat jatkossa jopa nykyistä enemmän kuljettajien omaehtoiseen kouluttamiseen voi olla kilpailullisten olosuhteiden ylläpitämisen takia ongelmallinen.

Erityisryhmien järjestöt arvioivat sisäiseen koulutukseen liittyvien velvoitteiden parantavan palvelujen laatua ja suhtautuvat siihen pääosin positiivisesti. Kuljettajakoulutuksen ajatellaan olevan laatu- ja kilpailutukeva tekijä ja pätevien kuljettajien olevan myös yrityksen etu. Velvoitetta pidettiin kuitenkin myös hankalana yksittäisen pienehkön yrittäjän kannalta.

Kuluttajaliitto arvioi koulutusvelvoitteiden parantavan palvelujen laatua.

Suomen yrittäjät ry ei katso lisäkoulutusvaatimuksia tarpeellisiksi, sillä pääsääntöisesti alalla toimivat taksinkuljettajat toimivat ammattimaisesti ja asiallisesti. Kilpailutilanteen osalta todetaan suurten yritysten pystyvän järjestämään keskitettyä koulutusta pieniä helpommin, joten kustannukset pienemmille yrityksille voisivat tulla kalliimmaksi.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry arvioi koulutusvelvoitteella olevan laatua parantava vaikutus.

Suomen Taksiliitto ry toteaa, että koulutussuunnitelman käytännön toteuttamista on vaikea valvoa tilanteissa, joissa yrittäjä itse on yrityksensä kuljettaja. Suuret yritykset huolehtivat jo omista sisäisistä koulutuksista omilla koulutussuunnitelmillaan, joten velvoite lisäisi erityisesti pienyrittäjien hallinnollista taakkaa. Liitto arvioi aiempaa vastaavan koulutuksen toteuttamisen vaativan itse koulutuksen hoitavalta yrittäjältä sekä pedagogista osaamista että kykyä, kiinnostusta ja aikaa opettamiseen tai koulutuksen ostamista. Ryhmämuotoisten taksinkuljettajakoulutusten osallistujakohtaiset hinnat olivat aiemmin n. 500 - 1000 €. Liitto arvioi koulutuksen vaatimisen vaikuttavan myös alan kilpailutilanteeseen.

Taksialan toimijoiden lausunnoissa koulutusvelvoitteeseen suhtauduttiin periaatteessa positiivisesti ja uskottiin sen jossain määrin vaikuttavan palvelun laatuun ja kilpailutilanteeseen. Lausunnoissa todettiin kuitenkin isompien/laatutietoisien yritysten järjestävän koulutusta jo nyt ja velvoitteen käytännön toteuttamisen vaikuttavan pienempien yritysten kohdalla hankalalta. Toimenpide

edellyttäisi toimivaa viranomaisvalvontaa. Kustannusten arvioidaan olevan muutamia satoja euroja kuljettajaa kohden. Osassa lausuntoja katsottiin, että taakka olisi pienille yrityksille liian suuri ja kursseja ehdotettiin toteutettavaksi yhteiskunnan varoilla esimerkiksi ammatillisissa kurssikeskuksissa. Lisäksi huomautetaan, että yrittäjillä on mahdollisuus sitouttaa kuljettaja työskentelemään yrityksessään koulutuskustannuksia vastaan, jolloin hyödyt olisivat molemminpuoliset. Koulutus-suunnitelmavelvoitteen epäiltiin myös saattavan vähentää halua työvoiman palkkaamiseen.

Uber Finland Oy arvioi koulutusvelvoitteeseen liittyvien kustannusten olevan todennäköisesti merkittäviä, ja huomauttaa, ettei kyse ole pelkästään rahallisista, vaan myös esimerkiksi ajallisesta investoinnista ja tilakustannuksista. Lisäksi se arvioi koulutusvaatimusten mahdollisesti luovan keino-tekaisen kynnyksen käyttää useita eri välityspalveluita yhtäaikaaisesti tilanteessa, jossa jokaisen välityspalvelun tulisi varmistaa erikseen kuljettajien koulutus, mikä puolestaan heikentäisi kilpailua ja markkinoiden toimivuutta. Lisäksi yritys arvioi koulutussuunnitelman edellyttämisen nostavan alalle tulon kynnystä. Lausunnossa ehdotetaan, että mikäli koulutusvaatimuksia harkitaan, tulisi digitaalisten oppisisältöjen ja prosessien käytön olla mahdollista. Yritys katsoo, että viranomaisten tulisi selvittää taksipalvelujen laatua tarkemmin, jotta mahdollisten lisävelvoitteiden asettaminen olisi perusteltua.

Tuomi Logistiikka Oy ehdottaa, että mallin toteuttamisen seuranta järjestettäisiin kansalliseen rekisteriin, josta asiakas voisi tarkistaa kuljettajan suorittamat koulutukset.

Epic Autokoulu Oy edellyttäisi hyväksytyt koulutussuunnitelmat, muuttaisi koulutusoikeuden luvanvaraiseksi ja järjestäisi säännöllistä valvontaa.

Keskipojhalaiset kylät ry arvioi koulutuksen parantavan kuljetusten laatua ja pitää koulutettuja kuljettajia taksirytysten kilpailuetuna. Yhdistys asettaisi kuljettajan koulutuksen tuettujen kuljetusten sekä julkisten hankintojen ehdoksi.

Muut toimenpide-ehdotukset laatuongelmien ratkaisemiseksi

SAMS - Samarbetsförbundet kring funktionshinder rf ehdottaa näkyvää sertifiointimenettelyä osoituksena taksihenkilöstön koulutuksesta, esimerkiksi lakisäänteistä velvoitetta pitää tietoa esillä autossa sekä tilauspalvelussa. Tehokkaimpana keinona pidetään palvelujen järjestämisen ja hankintojen rakentavaa ohjaamista.

Suomen Taksiliitto ry esittää ratkaisuna kuluttajien kokemaan sopimusosapuolen epäselvyyteen edellytystä pitää taksiliikenneluvan kopiota saatavilla taksissa ainakin asiakkaan pyytäessä.

Tampereen Aluetaksi Oy pitäisi yhtenä mahdollisena ratkaisuna minimilaatuvaatimusten määrittämistä taksien toiminnalle.

Kuluttajaliitto haluaisi lisätä liikennepalvelulakiin aikaisemmassa lainsäädännössä olleen vaitiolo-velvollisuutta koskevan säännöksen.

Taksi Helsinki esittää taksiliikenteen yrittäjäkurssin ja -kokeen suorittamista taksiryrittäjäluvan edellytykseksi taksiryrittäjäluvulle.

Opentaxi arvioi palautteenannon mahdollistavien sovellusten parantavan laatua. **Uber Finland Oy** toteaa, että ennakoon tilatuissa kyydeissä erilaiset velvoitteet voidaan hoitaa tehokkaammin kuin tolppatakseissa.

Keskijohjalaiset Kylät ry ehdottaa, että taksikäyttöön hyväksyttävistä autojen turvallisuusvaatimuksista säädettäisiin lailla, ja että maaseudulla taksiksi hyväksyttävien autojen tulisi suoriutua vähintään 500 km matkasta yhdellä tankkauksella.

Välityskeskusten rooli

Välityskeskustoiminnan nykytila ja ongelmat

Oikeusministeriö toteaa lausunnossaan, että välittäjien vastuita käsitellään myös kuluttajansuojalain uudistamista käsittelevässä työryhmässä. Oikeusministeriön mukaan jatkovalmistelussa olisi syytä pohtia, mikä olisi tarkoituksenmukaisin sääntelykokonaisuus välityspalvelujen toimivuuden ja asiakkaiden oikeuksien toteutumisen näkökulmasta.

Sosiaali- ja terveysministeriö katsoo, että olisi tärkeää huomioida sairausvakuutuksesta korvattujen matkojen sekä sosiaalihuollon kuljetuspalvelujen perustuslaillinen luonne. Näissä myös välityskeskusten on kyettävä sitouttamaan taksinkuljettajia eri lailla kyytien vastaanottamiseen kuin pelkääntään markkinaehtoisia ajaja välittävien välityskeskusten. Kunnan on voitava tehdä sellaisia sopimuksia sopimusosapuolensa kanssa, että palvelun laatu, saatavuus ja viivytyksettömyys toteutuvat.

Itä-Suomen aluehallintovirasto huomauttaa, että nykytilan kuvauksesta on lähtökohtaisesti poissuljettu Kela-kyytien kilpailutus käytännöt, joilla on merkittävä vaikutus taksimarkkinoiden rakentamiseen ja erityisesti välityskeskusten toimintaan sekä toistuviiin kilpailuoikeudellisiin ongelmiin. Viraston mielestä arviomuistion sisältöä ohjaavat paljon ne asiat, jotka on lähtökohtaisesti poissuljettu muistion ulkopuolelle eli Kela-kyytien kilpailutus käytännöt ja muut julkisesti tuetut kuljetukset. Välityskeskusten rooli ja toiminnan pelisäännöt olisi tullut nostaa keskeisempään asemaan ja toteaa, että kilpailulaki ei sovellu kovin hyvin toimialan jatkuvaan valvontaan ja sääntelyyn. Virasto katsoo, että arviomuistiossa oli keskitytty lähinnä isompien kaupunkien olosuhteiden kuvaamiseen ja ongelmien ratkaisemiseen. Virasto ei pidä multihoming-mahdollisuutta realistisena vaihtoehtona pienemmillä paikkakunnilla. Virasto katsoo, että arviomuistio olisi voinut sisältää myös infoa välityskeskusmarkkinoista, nimenomaan alueellisesti, ja kuvata niiden yhteydet toteutuneisiin Kela-kyytien järjestelyihin. Viraston mukaan välitysyhtiön päätöksenteossa suositaan yhtiön omistavia taksiyrityksiä suhteessa välitysyhtiön välityspiirissä mahdollisesti toimiviin muihin taksiyrittäjiin, jolloin kilpailulain kannalta päädytään usein hankaliin tilanteisiin. Nämä kilpailuoikeudelliset ongelmat olisi tullut nostaa vielä vahvemmin tarkastelun keskiöön nykytilan kuvauksessa.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston mukaan julkisista varoista maksetuilla kyydeillä on suuri merkitys Suomen taksimarkkinoiden toiminnalle. Tapa toteuttaa julkisesti tuettuja kuljetuksia vaikuttaa merkittävästi välityskeskusten asemaan ja niiden väliseen kilpailuun. Välityskeskusten rooliin ja asemaan liittyviä ongelmia ei voi ratkaista erillään kysymyksestä julkisesti tuettujen kyytien järjestämisestä. KKV toteaa, että ongelmia arvioitaessa tulisi myös varmistua siitä, ettei markkinoille tulon luoda merkittäviä uusia esteitä, mitkä vaikuttaisivat kilpailuun, hintoihin ja saatavuuteen negatiivisesti. Terveen kilpailun edistämiseksi olisi syytä muun muassa varmistua, ettei sääntely aiheuta esteitä sovelluspohjaisille ratkaisuille.

Hämeenlinnan kaupunki pitää arviomuistion kuvausta ja arviota oikeansuuntaisena. **Oulun kaupungin hyvinvointipalvelut** katsoo, että jatkossa tulisi kiinnittää huomiota valtion (Kela) ja kuntien kilpailutusmallien ja -käytäntöjen kehittämiseen huomioiden myös välitystoiminnan ratkaisut. Kehittämällä voitaisiin parantaa asiakaspalvelua, lisätä palvelujen tuottavuutta, mahdollistaa synergia ja hillitä kokonais kustannusten kasvua.

Suomen Kuntaliitto ry pitää kuvausta nykytilan ongelmista oikeasuuntaisena. Kuntaliitto kiinnittää huomiota siihen, että arviomuistiossa esitetään välityskeskusten käytännöt säädellä välityspiirin tarjontaa asettamalla ajo- tai asemapaikkavelvoitteita ongelmallisena. Kuntaliiton näkemyksen mukaan käytäntö ei ole välttämättä ongelma, jos tällä pyritään palvelun turvaamiseen.

Erityisryhmien järjestöt pitävät nykytilan kuvausta oikeasuuntaisena. Alalle tyypillinen toimijoiden yhteistyö tulisi kuitenkin huomioida laajemmin alan turvaamisessa. Lausunnoissa kiinnitetään huomiota oikeusministeriössä käynnissä olevaan kuluttajansuojalain muutoshankkeeseen. Erityisryhmien oikeutta kuluttaja-asemaan tulisi tarkentaa.

Helsingin seudun kauppakamarin mukaan välityskeskusten toimintaan liittyvää ongelmaa ei tule ratkaista tekemällä useaan eri välityskeskukseen kuulumisen lakiin perustuvaksi oikeudeksi.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland toteaa, että arviomuistion perusteella välityskeskusten aseman ja mahdollisen niihin kohdistetun sääntelyn tarkempi arviointi on tarpeen, jotta varmistetaan uusien yrittäjien tasapuolinen kohtelu.

Suomen Yrittäjät ry huomauttaa, että myös uusien markkinoille tulleiden välityspalvelujen tuottajien erityispiirteitä sekä välityspalvelujen markkinoiden kehitystä tulisi käsitellä. Sääntelyä arvioitaessa on huomioitava, että suuri osa välityskeskuksista on autoilijayrittäjien omistamia.

Suomen Taksiliitto ry, Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ry ja Lapin Taksiryttäjät ry kiinnittävät huomiota siihen, että uusien välityspalvelujen toiminta on jäänyt nykytilan kuvauksessa vähäiselle huomiolle ja uusien sovelluspalvelun tuottajien toimintaan liittyvät ongelmat on sivuutettu. Taksiliitto toteaa, että viranomaisten ohjeet välityspalvelu yrityksille ovat liikennepalvelulain aikana olleet sekavia.

Suomen Palvelutaksit ry huomauttaa, että autoilijan on käytännössä pakko päästä johonkin välityskeskukseen, jotta yhteiskunnallisia kuljetuksia voi ajaa, ja arvioi, että yhteiskunnallisten kuljetusten suorittaminen ilman välitysyhtiötä, tai multihoming-mahdollisuuden vaatiminen välitysyhtiöltä, saattaisi helpottaa taksien saatavuutta pienemmillä paikkakunnilla. Välitysyhtiöiden omistajuuden irrottamista autoilijoista pidetään harkinnan arvoisena. Välitysyhtiöiden sanktio- ja rankaisovaltaa pitäisi ulkopuolisen valvoa, että vältytään ylilyönneiltä kilpailutilanteen tahalliselta vääristymiseltä.

Tampereen Aluetaksi Oy:n mielestä välityskeskusten roolia tulisi ohjata alustamalliseksi liiketoinnaksi, jossa taksiliikennöitsijällä olisi vapaus valita välityspalveluiden tarjoaja useista eri vaihtoehtoista.

Muissa taksialan yritysten lausunnoissa todetaan yhtäältä, ettei arviomuistiossa ymmärretä määrävässä markkina-asemassa olevien välityskeskusten voimaa markkinaa ohjaavana tekijänä kokonaan ja toisaalta, että välityskeskusten roolia on korostettu liikaa ja että KKV:n tulisi huomioida toimialakohtaisia erityispiirteitä. Lisäksi lausunnoissa huomautetaan, että nykytilan kuvaus on tehty lähtökohtaisesti kilpailuoikeudellisena arviona, eikä tarkastelussa ole otettu juurikaan huomioon välitysyhtiöiden roolia ja merkitysvyyttä laadukkaiden, oikea-aikaisten, alueellisesti kattavien, helposti saavutettavien ja asiakasvastuullisten taksipalvelujen tuottajana tai mahdollistajana. Arviossa on käsitelty puutteellisesti välitysyhtiöiden toiminnan tarkoituksellista ja tavoitteita sekä alueellisia eroja yhtiöiden kilpailullisessa ja palveluntuotannollisessa asemassa. Taksiryttäjien lausunnoissa nostetaan toisaalta esille välityskeskukseen liittyvät kulut taksiryttäjille ja toivotaan julkisen sektorin puuttuvan kilpailua rajoittavaan toimintaan. Kela-kyytien välittämiseen ehdotetaan isompia alueita, yhtä keskusta samoille laitteille ja tasajakoa ajoille, sote- ja kelakyydit mukaan lukien.

Keskipohjalaiset kylät ry pitää kuvausta ja arviota oikeana ja arvioi välityskeskusten roolin vähe-
nevän maakuntakohtaisten tuetun henkilöliikenteen koordinoitijärjestelmien kautta.

Toimenpide-ehdotukset ja sääntelyn valvonta

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö kannattaa lainsäädännön selkeyttämistä kilpailulain täytäntöönpano-
toimien sekä välitystoimintaan liittyvien virhe- ja vahingonkorvaussääntöjen osalta.

Työ- ja elinkeinoministeriö kannattaa sellaisen erityissääntelymahdollisuuden selvittämistä, joka
mahdollistaisi kaikille autoilijoille tosiasiallisen mahdollisuuden kuulua useamman kuin yhden väli-
tyskeskuksen piiriin.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto toteaa kilpailulain täytäntöönpanon toimivan tehokkaasti yksittäisissä
kilpailunrajoituksissa, mutta kilpailulainsäädäntö ei ole tehokas työkalu toimialan jatkuvaan valvon-
taan ja sääntelyyn. Sääntelyn kehitystyössä on otettava huomioon, että toimiala on edelleen mur-
rostilassa sääntely-ympäristön muutoksen jälkeen ja osaltaan ongelmia korjaavia viranomaispro-
sesseja on kesken.

KKV toteaa, että taksien välityspalvelun ja kuljetuspalvelun virhe- ja vahingonkorvausvastuut tulee
selkiyttää lain tasolla. KKV:n näkemyksen mukaan asiakkaan tilatessa ajoa välityskeskuksesta tai
sovelluksen kautta hänelle tulisi selkeästi ilmoittaa kuka hänen sopimuskumppaninsa on ja mikä on
palvelun toteutukseen liittyvä vastuunjako, myös reklamaation osalta. Jos näin ei menetellä, väli-
tyskeskuksen/alustan ja kuljetusyrityksen tulee olla yhteisvastuussa kuluttajalle. Lisäksi tulisi sel-
keyttää sitä, kuka on asiakkaan sopimuskumppani hänen noustessaan taksiin suoraan kadulta tai
taksitolpalta erityisesti tilanteessa, jossa taksissa on ison välityskeskusten tunnukset. Vastuiden
pohdintaan voi vaikuttaa se, toimiiko välityskeskus siten, että se ainoastaan auttaa kuluttajaa valit-
semaan ja saattamaan hänet sopimukseen autoilijan kanssa ilman välityskeskusten omaa brändi-
lupausta muusta kuin välitystehtävänsä huolellisesta hoitamisesta vai onko välityskeskuksella itsel-
lään yhtenäinen brändi, kattohinta ja palvelulupaus.

KKV pitää multihomingin edistämistä sekä taksien että välityskeskusten välisen kilpailun kannalta
toivottavana. Multihomingin rajoittamiseen voidaan osin puuttua kilpailuoikeuden keinoin, mutta tar-
kasti kohdennettua erityissääntelyä olisi kuitenkin syytä ainakin harkita. Multihomingin rajoittami-
seen liittyy myös muita alalla havaittuja menettelytapoja, joita sääntelytarpeen arvioinnin yhtey-
dessä olisi syytä arvioida.

Kansaneläkelaitos kannattaa KKV:n esitystä selvittää erityislainsäädäntöä välitystoimintaan liit-
tyen ja pitää tärkeänä muun muassa KKV:n esitystä taksipalveluiden virhe- ja vahingonkorvaus-
sääntöihin liittyvästä lisäsääntelystä.

Itä-Suomen aluehallintovirasto katsoo, että kilpailulailla ei voida paikata Kela-kyytien kilpailutus-
käytännöistä aiheutuneita ongelmia, eikä katso kilpailulain soveltuvan hyvin toimialan jatkuvaan
valvontaan ja sääntelyyn. Lausunnossa arvioidaan sääntelyä tarvittavan kilpailulain täytäntöönpano-
toimien rinnalla. Virasto katsoo välityskeskusten toiminnasta juontuvien epäkohtien ratkaisun
olevan yhteydessä todettuihin saatavuus-, hinnoittelu- ja laatuongelmiin. Lisäksi virasto katsoo
KKV:n taksipalvelujen kuluttajansuojan vahvistamiseen liittyvien tavoitteiden linkittyvän oikeusmi-
nisteriössä käynnissä olevaan kuluttajansuojalain muutoshankkeeseen. Virasto arvioi multihomingin
voivan ratkaista joitain kilpailu-ongelmia, mutta toisaalta aiheuttavan niitä muihin arviomuisti-
ossa esille nousseisiin ongelmiin.

Oulun yliopiston INTERACT-tutkimusyksikkö katsoo, ettei multihomingia tulisi varmistaa tai kieltää erityislainsäädännöllä. Välityskeskukseille voitaisiin asettaa nykyistä enemmän velvoitteita, ja selvittää mahdollisuutta asettaa välityskeskukset vastaamaan välittämistään kyydeistä.

Hämeenlinnan kaupunki huomauttaa alalla olevan osaamisongelmia ohjelmistopuolella. Yhtenä ongelmana voidaan pitää myös sitä, että välityskeskukset ja liikennöitsijät ovat usein samoja toimijoita. Kaupunki katsoo multihomingin rajoittamisen olevan ristiriidassa toimivan kilpailun kanssa, mutta eri välityspalveluiden koordinointi tulisi kuitenkin jollakin tapaa varmistaa.

Suomen Kuntaliitto ry katsoo, että vahingonkorvaussääntelyssä tulisi arvioida erikseen hankintayksiköiden kuljetuksiin liittyvät matkat. Kuntaliitto mahdollistaisi multihomingin lainsäädännöllä. Lisäksi Kuntaliitto edellyttäisi, että välityksestä syntyvät raportointitiedot olisivat tilaajan käytettävissä, eivät pelkästään välitysyhtiön omaisuutta, ja että hankintayksiköiden välitystiedoissa huomioidaisiin datan sisältävän henkilön terveydentilaan liittyviä tietoja. Kuntaliitto toteaa, että sovelluspohjaisten palveluntarjoajien toimintaedellytyksiä ja tehokasta toimintaa ei tule heikentää taksamitarisääntelyllä.

Erityisryhmien järjestöjen lausunnoissa kannatetaan välitystoimintaan liittyvien virhe- ja vahingonkorvaussääntösten selkeyttämistä lainsäädäntötasolla. Vahingonkorvauksen tulisi tarvittaessa kattaa myös muuta kuin välittömät taloudelliset vahingot. Lausunnoissa katsotaan, että taksien kuuluminen välityskeskukseen tulee olla vapaaehtoista ja lainsäädännöllä tulee varmistaa mahdollisuus kuulua samanaikaisesti myös useampaan tilausvälityskeskukseen. Välityskeskusten säännöllinen valvonta erityislainsäädännön avulla on kannatettavaa. Tämä yhtenäistäisi nyt vaihtelevia toimintamalleja ja vahvistaisi myös välityskeskusten osaamista ja palvelun laadukkuutta. Erityisryhmien erityistarpeet on tärkeää tiedostaa myös välityskeskustoiminnassa laadukkaan ja osaavan palvelun varmistamiseksi. Joissakin lausunnoissa kuitenkin esitetään pohdittavaksi myös sitä, onko välityskeskusvetoinen toiminta paras palvelujen järjestämistapa.

Yhteinen Toimialaliitto ry ja **Kuluttajaliitto** katsovat, että lainsäädännöllä tulisi varmistaa taksiyrittäjien mahdollisuus kuulua samanaikaisesti myös useampaan tilausvälityskeskukseen.

Suomen Yrittäjät ry ei pidä kilpailulain täytäntöönpanotoimenpiteitä riittävinä välityskeskukseen liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi. Suomen Yrittäjät toivoo KKV:itä toimija- ja toimintokohtaista ennakoneuvontaa, joka antaisi toimijoille luottamuksensuojaa määrääjäksi. Menettely mahdollistaisi myös sen, että kuluttajan etu tulisi varmasti huomioiduksi.

Taksialan toimijoiden lausunnoissa mielipiteet multihomingin varmistamisesta erityissääntelyllä jakautuvat. Välityskeskukset ja alan yhdistykset eivät pääsääntöisesti kannata erityissääntelyä ainakaan tässä markkinoiden kehitysvaiheessa. Erityissääntelyä vastustavat pitävät multihoming-ajatusta pikemminkin kuluttajaa ja markkinoita sekoittavana kuin palvelevana, ja vievän pohjaa laadun ja brändin kehittämiseltä. Multihomingin uskotaan myös rajoittavan pienten välityskeskusten kasvua, vaikeuttavan erityisryhmien mahdollisuutta löytää haluamaansa palvelua. Multihoming-sääntelyn valvontaa pidetään lausunnoissa haastavana. Lausunnoissa todetaan myös, että multihoming on jo tällä hetkellä mahdollista. Muutamassa lausunnossa korostetaan autojen merkittävää välitysyhtiön tunnuksella, sekä velvoitetta autoille kuulua johonkin liittymään, joka vastaa taksiensa laadusta ja luotettavuudesta asiakkaille. Ongelmana pidetään sitä, että taksiyritys itsenäisesti voi kaikissa tilanteissa päättää, milloin se on välitysyhtiön käytettävissä ja milloin ei.

Useampaan välityskeskukseen kuulumisen mahdollistamista lainsäädännön keinoin kuitenkin kannattavat monet taksiyritykset ja Suomen Palvelutaksit ry. **Suomen Palvelutaksit ry** katsoo, että multihoming mahdollistaa varsinkin esteettömän kaluston kustannustehokkaan ja ekologisen käy-

tön ja saattaa kannustaa autoilijoita kehittämään palvelutarjontaa. Kannattajien lausunnoissa esitetään, että erityislainsäädännön avulla varmistettaisiin kuljetusyritysten mahdollisuus erilaisten sovellusten kautta tuleviin kuljetustarpeisiin välityskeskukseen kuulumisesta riippumatta.

Taksialan toimijat eivät pääsääntöisesti kannata virhe- ja vahingonkorvaussäätelyn lisäämistä. Lausunnoissa tuodaan esille, että kilpailulla markkinalla välityskeskuksilla on selkeät kannusteet tarjota laadukasta palvelua, eikä virhe- ja vahingonkorvaussäännösten selkeyttäminen lainsäädännön tasolla ole tarpeen. Lisäsäätelyn arvioidaan kasvattavan kustannuksia, mikä voi asettaa alustatalouden toimijat ja perinteiset taksityhtiöt eriarvoiseen tilanteeseen. Säätelyn arvioidaan aiheuttavan voimakasta eriarvostumista ja erilaisia pelisääntöjä samalle liiketoiminta-alueelle. Multihomingin uskotaan lisäävän alan sekasortoa ja entisestään vaikeuttavan mahdollisten korvausvastuiden selvittämistä. Lausunnoissa ehdotetaan, että taksilupa olisi kytköksissä asiakaspalautteen antoon viranomaistaholla ja todetaan, ettei KKV:n tulisi puuttua eri välityskeskusten hinnoitteluun. Yhdeksi ratkaisuksi esitetään valtakunnallista sovellusta, jossa asiakas ja kuljetusyritys solmivat kuljetussopimuksen, mikä selkeyttää sopimuskumppanin tunnistamista ja molempien vastuita. Välitysyhtiöihin kohdistuvan virhe- ja vahingonkorvaussäännösten lisäksi tulee huomioida välitysyhtiöiden ulkopuolella toimivien taksityritysten säätely ja valvonta.

Uber Finland Oy ei näe multihomingiin liittyvää erityislainsäädäntöä tarpeelliseksi, sillä liikennepalvelulain myötä yrittäjät ovat vapaita valitsemaan, mitä kautta he haluavat tarjota kyytejä. Valvonnalla voidaan varmistaa, että näin myös tosiasiallisesti tapahtuu.

Keskipohjalaiset kylät ry arvioi kilpailulain täytäntöönpanotoimet välityskeskusten osalta riittäviksi. Yhdistys selkeyttäisi välitystoimintaan liittyviä virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiä lainsäädännön tasolla ja edellyttäisi takseihin selkeää tietoa siitä, minkä kuljetuskeskuksen alla taksi operoi. Yhdistys kannattaa myös multihomingin sekä eri järjestelmien yhteensopivuuden varmistamista erityislainsäädännöllä.

Muita lausunnoissa esitettyjä kommentteja

Oikeusministeriö mainitsee, että osana kuluttajansuojasäännösten uusimista, oikeusministeriön työryhmä on laatinut luonnoksen asiakkaansuojalaista, jota sovellettaisiin julkisen ja muun tahon kuin elinkeinonharjoittajan järjestämien palvelujen virhetilanteisiin, jos näistä jälkimmäisten edellyttäisivät lupaa tai viranomaiselle tehtävää ilmoitusta. Näin ollen ehdotettava säätely koskisi myös julkisia taksipalveluja.

Kilpailu- ja kuluttajavirastossa kertyneiden alaa koskevien havaintojen mukaan julkisesti tuettujen kuljetusten toteutustavoilla on erittäin merkittävä vaikutus sekä markkinan rakenteisiin että kilpailuun alalla. Tästä syystä julkisia hankintoja ja useita arviointimuistiossa esille tuotuja kysymyksiä ei ole tarkoituksenmukaista tai edes mahdollista erotella toisistaan. Yleisenä kommenttina on viraston mukaan lisäksi syytä todeta, että pohdittaessa taksimarkkinoiden säätelytarpeita, taksimarkkinat on hyödyllistä jakaa neljään erilliseen osaan. Ne ovat 1) julkisesti tuetut taksikyydit, 2) katutasitoimintaan (kadulta tai taksitolpalta otettavat kyydit), 3) sovelluspohjainen palveluntarjonta sekä 4) puhelimitse tilausvälityskeskusten kautta tilattavat kyydit. Kyseiset osamarkkinat kytkeytyvät kiinteästi toisiinsa, mutta niiden säätelytarpeissa on suuria eroja.

Kansaneläkelaitos Kela kiinnittää huomiota siihen, että mikäli liikennepalvelulakiin tehdään nopealla aikataululla sellaisia muutoksia, joilla olisi vaikutusta nykyisten sopimuskumppaneiden tai Kelan toimeenpanoon, on vaarana, että asiakkaiden matkat terveydenhuoltoon vaarantuvat tai estyvät kokonaan. Kelan käsityksen mukaan muutokset tulee tehdä hallitusti siten, että ne eivät vaikuta

jo olemassa olevien sopimusten toimeenpanoon. Lisäksi Kela kannattaa KKV:n esitystä laajapohjaisen virkamiestyöryhmän perustamisesta.

Itä-Suomen aluehallintovirasto toteaa myös, että on ongelmallista esittää turvallisuus, saataavuus, harmaan talouden edellytykset, hinnoittelu ja laatu erillisinä kysymyksinä, ja olisi kaivattu systemaattisempaa ja analyttisempaa otetta eri arviointikohteiden keskinäisriippuvuuksien analysointiin. Virasto katsoo, että salassapitovelvollisuus, jonka mukaan kuljettajat eivät saaneet oikeudettomasti ilmaista tai hyödyntää ajotehtävissä tietoon tulleita asiakkaan liike- tai ammattisalaisuuksia taikka yksityisyyteen kuuluvia seikkoja, tulisi palauttaa lakiin takaisin.

Tietosuoja-valtuutettu toteaa lausunnossaan, että arviomuistiossa ei juurikaan ole käsitelty takaisääntelyn suhdetta henkilötietojen suojaan. Tietosuoja-valtuutettu kehottaa arvioimaan jossakin vaiheessa taksialan erityissäntelyn suhteessa tietosuoja-asetukseen, jotta ala välttyisi toimialan kannalta odottamattomilta tietosuojansääntelyn tulkintatilanteilta ja huomioimaan tietosuoja-vaatimukset myös uusien toimenpiteiden yhteydessä. Tietosuoja-valtuutettu nostaa esille jatkovalmistelua varten seuraavat tietosuoja-valtuutetun toiminnassa näkyneet kysymykset:

- 1) tilaussovellusten tietosuoja
- 2) välityskeskukseen rooli suhteessa taksirytyksiin/yrittäjiin => rekisterinpitäjän vastuiden selkeyttäminen
- 3) välittääkö käytetty sovellus henkilötietoja EU-alueen ulkopuolelle?
- 4) tapahtuuko matkojen välitys tasapuolisesti?
- 5) matkojen järjestelyt ja KELA-kydyt => kuka saa käsitellä ns. arkaluonteisia henkilötietoja
- 6) työntekijöiden tekninen valvonta
- 7) matkustajien informointi myös henkilötietojen käsittelyn osalta
- 8) tarkastusoikeuden käyttö
- 9) näkykö ajoneuvossa olevalta päätteeltä muita matkustajia koskevia tietoja jne.

Valtiontalouden tutkimuslaitos toteaa, että VATT:ssa aiotaan tehdä tutkimus taksiuudistuksen vaikutuksista erityisesti verotuottoihin, kuluttajahintoihin, taksimatkojen kysyntään ja yleisemmin markkinoiden toimintaan. VATT olisi toivonut enemmän perusteluja sille, miksi taksialalla oletettavasti tarvitaan aina jonkinlaista sääntelyä suojaamaan kuluttajia. Lisäksi arviomuistio olisi kaivannut laajempaa alustusta siitä mitä uudistuksella varsinaisesti tavoiteltiin, ja minkälaisia odotuksia sille asetettiin.

Helsingin kaupunki toteaa, että vaikka liikennemarkkinoiden vapauttamiseen on liittynyt ongelmia, alan kasvun ja työllisyyden kannalta lain vaikutukset ovat olleet Helsingissä myönteisiä. Kaupunki katsoo myös, että laki on parantanut maahanmuuttajien työllistymistä ja edistänyt digitalisaa-tiota ja alan yritystoiminnan ja yritysdynamiikan uudistumista, mutta pitää välttämättömänä, että vaikutuksia tutkitaan ja havaittuihin epäkohtiin puututaan.

Erityisryhmien järjestöt korostavat lausunnoissaan velvollisuutta tarjota mahdollisuus esteettömään ja mahdollisimman itsenäiseen liikkumiseen kohtuulliseen hintaan. Esteettömyysvaatimus koskee liikenteessä kaluston lisäksi ympäristöä ja tietoa. Aiheen kannalta oleellista on myös palveluiden yhdenvertainen saatavuus kaupunki- ja maaseutualueilla. YK:n vammaisyleissopimuksen velvoitteiden mukaisesti on tehtävä riittävät toimet sen varmistamiseksi, että vammaisten henkilöiden oikeus liikkumiseen toteutuu. Erityistä huomiota on kiinnitettävä koettuun turvallisuuteen ja sen heikentymiseen liittyviin laatutekijöihin, kuten kuljettajien riittävän osaamisen varmistamiseen ja taksipalvelujen alueelliseen saatavuuteen. Järjestöt katsovat, että taksilain uudistamiseen liittyvässä jatkotyössä näkövammaiset on huomioitava paremmin omana erityisryhmänä ja myös kielelliset vähemmistöt tulisi huomioida paremmin. Taksipalvelujen viranomaisvalvonta ei niiden mukaan ole tällä hetkellä riittävän tehokasta. Tutun taksinkuljettajan käyttämisen vaikeutumista pidetään yhtenä ongelmien aiheuttajana.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:n mielestä lakiin tulisi sisällyttää säännös, jonka mukaan ilman taksiliikennelupaa saa kuljettaa matkustajia palveluyritysten hallinnassa olevalla henkilöautolla, jos kuljetus liittyy matkailupalveluihin ja on osa yrityksen palvelukokonaisuudesta.

Linja-autoliitto ry:n mielestä taksiliikenteen sääntelyssä olisi painotettava vastuullisuutta, erityisesti työllistämisen ja yhteiskunnallisten velvoitteiden noudattamista, vaikka tästä aiheutuisi nykyistä enemmän hallinnollista taakkaa. Liitto katsoo myös, että taksialan sääntelyssä käytettäviä sääntelykeinoja tulisi harkita myös linja-autoliikenteeseen, koska heidän havaintojen mukaan harmaa talous on koko liikennealaa koskeva ongelma. Linja-autoliiton mukaan linja-autoliikenteen kokemukset viittaavat siihen, että markkinaehtoisessa liikenteessä ei ole kaipuuta lupaperusteiseen tarjonnan ohjaamiseen. Julkisen sektorin hankinnoilla täydennetään liikennettä siellä, missä toimivaltaiset viranomaiset haluavat näin tehdä. Julkinen hankinta ja erityisesti käyttöoikeussopimukset voisivat olla yksi kilpailua edistävä vaihtoehto, jos tarjontaa on tarkoitus lisätä muutoin kuin markkinaehtoisesti. Jos taksiliikenteen kilpailuoikeudellista sääntelyä täydennetään toimialakohtaisella erityissääntelyllä, tulisi tällaista sääntelyä harkita myös linja-autoliikenteeseen.

Suomen Taksiliitto ry:n mukaan on oleellisesti tärkeämpää saada valmistelu onnistumaan kuin se, että prosessi on erityisen nopea. Taksiliitto korostaa, että Suomen taksimarkkinoita ei tule missään tapauksessa säädellä eri tavoin riippuen siitä, miten tai mistä kuluttaja on matkansa tilannut, miten matka maksetaan, mitä asiakasryhmää kuluttaja edustaa tai saako matkustaja jotakin yhteiskunnallista tukea matkaansa. Arviomuistiossa olisi tullut käsitellä myös alalle tulemisen vaatimusten myönteisiä seikkoja. Taksiliiton mielestä olisi kohtuutonta, jos matkailu- ja palvelualalle säädettäisiin poikkeus liikennelupavaatimuksesta. Taksiliiton lausunnon mukaan arviomuistiossa olisi tullut käsitellä myös

- ulkomaisten välityspalvelutoimijoiden tiedon tuottamista Suomen viranomaisille Suomessa harjoitetusta liikenteestä ja siihen liittyviä ongelmia (alv, korvausten maksaminen ulkomaille)
- liikennepalvelulaisissa olevien velvoitteiden valvonnan riittämättömyyttä ja uusiin velvoitteisiin liittyviä valvontatoimia,
- valvonnan parantamiseen liittyvää tarvetta palauttaa autokohtainen,
- osa-aikaisen taksitoiminnan suosimista sääntelyssä ja siihen liittyviä ongelmia päätoimisten taksiryttäjien kannalta,
- liikennepalvelulain sanktioiden toteutumista ja niiden puutteellisuutta, sillä nykyisin keinoista vain luvan peruuttaminen on sanktio, jolla on taksiryttäjälle tai taksinkuljettajalle merkitystä ja sen käyttäminen edellyttää yhtäältä vakavia rikkomuksia, toisaalta edellytykset eivät ole aina yksiselitteisiä,
- taksiliiketoimintaan liittyvien tietotarpeiden määrittelyä paitsi verohallinnon, myös kuluttajan, muun yhteiskunnan, työnantajan ja työntekijän näkökulmista,
- kuljettajakokeen laajentamista siten, että sillä voidaan arvioida myös kuljettajan navigaattorin käytön osaaminen ja kyky kirjoittaa osoitteita navigaattoriin sekä ajokortin kansainvälisestä hyväksymismenettelystä aiheutuvia ongelmia ammattiautoilun edellyttämän osaamisen kannalta ja mahdollista tarvetta suorittaa ajokoe kuljettajakokeen yhteydessä,
- koti- ja matkailupalveluyrityksen vapauttamista taksinkuljettajan ajoluvasta, koska tällä hetkellä taksinkuljettajanajoluvan esimerkiksi terveydellisiin perusteisiin menettänyt kuljettaja voi siirtyä koti- ja matkailupalveluyrityksen palvelukseen kuljettajaksi.

Taksiliitto oli lausunnossaan kiinnittänyt huomiota arviomuistiossa esille nostettuun korkeimman hallinto-oikeuden päätökseen (KHO:2018:85), jossa liikennepalvelulain ehdoton kielto myöntää taksinkuljettajan ajolupa tietyn rikkomuksen johdosta 5 vuoden ajan johti yksittäistapauksessa KHO:n mielestä ajoluvan hakijan kannalta perustuslain turvaaman elinkeinonvapauden vastaiseen

tilanteeseen. Taksiliitto katsoi lausunnossaan, että tapauksen kaltaisen vähäisen teon ei pitäisi kukaan vaikuttaa ajoluvan saamiseen, mutta Traficomilla tulee säilyttää oikeus yksiselitteisesti evätä ajolupahakemuksia liikennepalvelulain määräysten mukaisesti.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland katsoo, että arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta antaa hyvän kokonaiskuvan taksimatkustamisen laatuun ja taksimarkkinaan vaikuttavista osa-alueista. ITS Finland yhtyy arviomuistion näkemykseen siitä, että sääntelyn vapauttaminen näyttää tukeneen taksialaa digitalisaation mahdollisuuksiin tarttumisessa ja uudenlaisia ratkaisuja hakevien pilottihankkeiden käynnistämiseksi. Lopuksi ITS Finland kiinnittää huomioita siihen, että parhaillaan on liikennealalla käynnissä useita pitkälle tulevaisuuteen vaikuttavia hankkeita ja ohjelmia. Siihen liittyen tulisi erityisesti varmistaa, että liikenteen palveluistuminen ja digitaaliset ratkaisut ovat mukana, kun laaditaan fossiilittoman liikenteen tiekarttaa sekä ensimmäistä valtakunnallista 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Uber Finland Oy pitää uudistusta kokonaisuutena onnistuneena. Lausunnossa huomautetaan kuitenkin, että selvitysten ajankohdasta nämä jäivät puutteellisiksi ja niiden pohjalta on vaikea osoittaa erityisen kiireellisiä toimenpiteitä tarpeellisiksi. Myös selvitysten metodologia ja vertailutiedot olivat osin puutteellisia. Uber kannustaa liikenne- ja viestintäministeriötä tuottamaan taksipalveluista samalla metodologialla seurantatietoa myös tulevina vuosina. Kansainväliset esimerkit taksisääntelystä sekä viranomaisraportit puoltavat jaottelua ennakkotilausten ja lennosta otettujen kyytien välillä, joten mahdollisissa lainsäädäntömuutoksissa tulisi tunnistaa eroavaisuudet tolppa- ja sovelluskyytien välillä ja mahdolliset lisävaatimukset tulisi kohdistaa yksinomaan tolppakyyteihin, erityisesti erityisryhmien kuljetusten osalta.

MaaS Global huomauttaa markkinoiden tarjonnan ja kysynnän stabiloinnin vievän aikaa näin merkittävän muutoksen jälkeen ja pitää siksi tärkeänä toimia maltillisesti lisäsääntelyn tarpeen arvioinnissa.

Cabonline Finland Oy katsoo tulotason tippuneen paljon enemmän kuin muistiossa todetaan ja huomauttaa taksilainsäädännön kaipaavan muutamia selkeitä muutoksia, mutta sääntelyä ja kontrollia ei tule viedä liian pitkälle.

Kuljetukset Mäkinen Ky pitää tärkeänä, että nykylain sallima erikoistuminen ja sitä myötä uusien palvelumallien kehittäminen on edelleenkin mahdollista.

Helsingin Taksiautoilijat ry pitää taksiliikenteen markkinoiden ongelmana, että linja-autoilla operoivat toimijat voivat osallistua samoihin koululaiskuljetusten ja vammaispalvelulain mukaisten kuljetusten kilpailutuksiin taksien kanssa, vaikka ne eivät muuten taksitoimintaa saa harjoittaa. Yhdistyksen mukaan tämä on ongelma siksi, että linja-autot ovat oikeutettuja sellaiseen verohuojennukseen, mikä ei ole mahdollinen taksiliikenteessä toimiville ajoneuvoille ja tästä syntyy linja-autoyrittäjille taloudellista kilpailuetua.

Taksi Helsinki pitää uutta liikennepalvelulakia pääosin onnistuneena. Lakiuudistuksessa tulee erityisesti asettaa tavoitteeksi se, että kansalaiset voivat kokea taksipalvelut turvallisiksi ja että voidaan turvata alalle tasapuoliset kilpailuolosuhteet. Kuntien ja Kelan kuljetuspalvelukilpailutusten kriteerit tulee yhtenäistää reilun kilpailutuksen ja laadun sekä saatavuuden takaamiseksi.

Keskipohjalaiset kylät ry huomauttaa, ettei arviomuistiossa tuoda selkeästi esiin alueiden erilaisuuksia. Maaseudulla taksi on usein monipalvelukuljetusmuoto ja taksinkuljettajan työnkuva on laaja sisältäen usein erityisväestön kuljetuksia ja muuta avustamista, joten taksien kuljettajien asiakasvastuuta tulee erikseen tarkastella kuljetusten oheispalveluissa. Yhdistys ehdottaa maaseutualueiden taksilainsäädännöllisiä erityistarpeita kokoavan ja selvittävän työryhmän perustamista.

Travelstar esittää toimenpiteinä elinkeinoasioiden siirtämistä ELY-keskuksille, koulutuksen lisäämistä ja taksien rekisteröimistä.

Tampereen Aluetaksi Oy näkee, että liikenne- ja viestintäministeriön tulisi pohtia älykkään liikennepalvelualustan perustamista, jonka päälle digitalisaatioprosessin kärjessä olevat taksiyhtiöt voisivat liittyä ja, jonka kautta voitaisiin esimerkiksi toteuttaa matkaketjupalveluita julkisten liikennepalvelutuottajien kanssa.

Liite 1. Lista lausunnonantajista

1. AMIK Oy
2. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
3. Cabonline Finland Oy
4. Epic Autokoulu Oy, Epic Academy - ammattikuljettajien koulutus
5. Ewooks
6. Heikkinen Jouni
7. Helsingin kaupunki
8. Helsingin seudun kauppakamari
9. Helsingin Taksiautoilijat ry
10. Hirvelä Ismo
11. Huoltovarmuuskeskus
12. Hämeenlinnan kaupunki
13. Härkönen Hanna
14. Invalidiliitto ry
15. ITS Finland
16. Itä-Suomen aluehallintovirasto
17. JH Taksi
18. Kansaneläkelaitos Kela
19. Keskipohjalaiset Kylät ry
20. Keskuskauppakamari
21. Kilpailu- ja kuluttajavirasto
22. KMS Syrjäläinen Oy
23. Kouvolan Taksi Juha Nuutinen T:mi
24. Kristinestads stad
25. Kuhmon kaupunki
26. Kukkonen Jukka-Pekka
27. Kuljetukset Mäkinen Ky
28. Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry
29. Kuuloliitto ry
30. Kynnys ry
31. Lapin Taksiyrittäjät ry
32. Liikenne- ja viestintävirasto
33. Liikennevakuutuskeskus
34. Linja-autoliitto ry
35. Lounais-Suomen Taxidata Oy
36. Lähitaksi Oy
37. Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry
38. MaaS Global
39. Marttonen Pasi
40. Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
41. Meri Laine tmi
42. Mujunen Kari
43. Mäenpää Viljami
44. Naakka Jari
45. Nortamaa Oy
46. Näkövammaisten liitto ry
47. Oikeusministeriö
48. Opentaxi
49. Oulun kaupungin hyvinvointipalvelut ja Oulun kaupungin sivistys- ja kulttuuripalvelut

50. Oulun yliopisto, INTERACT-tutkimusyksikkö
51. Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ry
52. Poliisihallitus
53. Pulli Olli
54. Rannila Jukka
55. SAMS - Samarbetsförbundet kring funktionshinder rf, Verksamheten juridiskt ombud
 - FDUV
 - Funktionsrätt med ansvar
 - Förbundet Finlandssvenska Synskadade
 - Psykosociala förbundet
 - Svenska hörsel förbundet
56. Semel Oy
57. Siljamo Jyri
58. Sisäministeriön poliisosasto
59. Siun sote - Pohjois-Karjalan sosiaali- ja terveystalvelujen kuntayhtymä
60. Sosiaali- ja terveysministeriö
61. Sosiaali- ja terveysministeriö, Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE
62. Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry
63. Suomen CP-liitto ry
64. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
65. Suomen Kuntaliitto ry
66. Suomen Kuurosokeat ry
67. Suomen Palvelutaksit ry
68. Suomen Taksiliitto ry
69. Suomen Yrittäjät ry
70. Tabell Ari
71. Taksi Helsinki Oy
72. Taksi Oskari Peltola E-541
73. Taksi Pertti Laine
74. Tampereen Aluetaksi Oy
75. Tietosuojavaltuutetun toimisto
76. Toivonen Usko/ Travelstar
77. Tuil Group Oy
78. Tuomi Logistiikka Oy
79. Turun Seudun Taksiryttäjät ry
80. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
81. Työ- ja elinkeinoministeriö
82. Uber Finland Oy
83. Uudenmaan Taksiryttäjät.fi
84. Vaasan yliopisto Levón-instituutti
85. Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
86. Vantaan Taksi Oy
87. Verohallinto
88. Yandex.Taxi
89. Yhteinen Toimialaliitto ry