

Asia: VN/1631/2020-LVM-117

## **Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 §:n sekä ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta (taksisääntelyn korjaus)**

### Nykytilan arviointi

#### **Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2:**

Kiitämme mahdollisuudesta lausua.

Keskityimme esityksen nykytilan arviointia koskevassa luvussa erityisesti lukuihin 2.2, 2.3 ja 2.4, koska Suomen taksialan taksamittarisääntely sekä hinnoittelu ovat Oulun yliopiston INTERACT-tutkimusryhmän fokusalueita.

Lukuun 2.2 huomiona, että lähtökohtaisesti yrityksille on varmasti vaikea lähteä sopimaan ajovuorolistoista, vaikka se olisikin asiakkaan eduksi. Jos ei ole selkeitä kriteereitä, missä tilanteissa se olisi mahdollista (esim. miten välityskeskus voi osoittaa, että jonain tiettyinä ajankohtana ei olisi tarpeeksi autoja tarjolla), niin saattaa olla, että mikään yritys ei uskalla ensimmäisenä kokeilla, mikä on sallittu ja mikä ei.

Luku 2.3 kuvaa hyvin nykytilan taksamittarisääntelystä

Luku 2.4 kuvaa hyvin nykytilan. Nostaisimme kuitenkin esiin, että luvussa 2.4 on esitetty, että ”on mahdollista, että tulevaisuudessa esimerkiksi kiinteähintaiset kyydit ja tilauksen yhteydessä tarjottavat kokonaishinta-arviot yleistyvät, jolloin hintainformaatioon liittyvät ongelmat vähenevät jo nykyisen sääntelyn puitteissa.” Kiinteähintaisten kyytien tarjoamiseen teknologian avulla liittyy useita haasteita. Käytössä olevan teknologian (esim. taksamittari, välitysteknologia välityskeskuksessa, tilausvälityssovellus yms.) tekninen integraatio ei välttämättä ole yksinkertaista ja vaatii yrityksiltä investointeja. Tämän lisäksi kiinteähintaiset kyydit saattavat vaatia erillissääntöjä

välttääkseen erimielisyydet hinnasta (esim. kuinka pitkä kuljettajan odotusaika sisältyy kiinteään hintaan, ja miten sitä pitempi odotusaika laskutetaan).

## Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

**Huomionne erityisryhmien kuljettajakoulutusta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 26 a §) ja sen perusteluista:**

-

**Huomionne erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutusorganisaation hyväksymistä, velvollisuuksia ja valvontaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 35 a §, 35 b §, 36 a §, 36 b §, 193 a §) ja sen perusteluista:**

-

**Huomionne taksikuljettajan ajoluvan myöntämiseen vaikuttavien sakkorekisteristä ilmenevien tekojen karenssiajan muutosta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 § 3 mom.) ja sen perusteluista:**

-

**Huomionne taksikuljettajan ajoluvan väliaikaista todistusta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 § 5 mom.) ja sen perusteluista:**

-

**Huomionne taksikuljettajan ajoluvan uusimisen ajankohtaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 26 § 2 mom.) ja sen perusteluista:**

-

**Huomionne taksikuljettajan kokeen sisältöä ja Liikenne- ja viestintäviraston roolia kokeen järjestäjänä koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 a §) ja sen perusteluista:**

-

**Huomionne taksikuljettajan kokeen koesuorituksen hylkäämistä ja osallistumiskieltoa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 246 a §) ja sen perusteluista:**

-

## Taksipalvelujen saatavuus

**Huomionne liikkumispalvelun tarjoajan tietojen toimitusvelvollisuutta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 179 §) ja sen perusteluista:**

-

## Harmaan talouden torjunta taksialalla

**Huomionne taksikyydeistä kerättäviä ja tallennettavia vähimmäistietoja koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 15 a §) ja sen perusteluista:**

**Huomionne taksamittareiden sekä muiden laitteiden ja järjestelmien käyttämistä koskevasta ehdotuksesta (ajoneuvolain 25 § 2 mom. ja 27 a § 2 ja 4 mom.) ja sen perusteluista:**

Ajoneuvolain 25 § 2 momenttia ja 27 a § 2 ja 4 momentteja koskevien muutosten mukaan kaikilla henkilöliikennettä tarjoavilla luvan haltijoilla tulee jatkossa olla taksamittari tai jokin muu laite/järjestelmä, joka luotettavasti kerää ja säilyttää kyydin vähimmäistiedot. Taksamittaria pitää jatkossa käyttää, mikäli hinta perustuu kyydin aikana tapahtuvaan matkan tai ajan mittaamiseen. Nämä ehdotukset selkeyttävät lainsäädäntöä nykyisestä.

Vaikka sääntely koskien taksamittareiden sekä muiden laitteiden ja järjestelmien käyttämisestä selkeytyy ajoneuvolain 25 § 2 mom. esityksessä verrattuna nykyiseen lainsäädäntöön, yhdistettynä liikennepalvelulain 152 § 2 mom. voi kuitenkin olla tulkinnanvaraisia tilanteita, jossa ei tarvita taksamittaria, vaikkei kiinteää hintaa ole sovittu (ks. selityksemme lausuntoa kohtaan ”Huomionne taksipalvelujen hinnoittelurakennetta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 2 mom.) ja sen perusteluista”).

Ehdotettu lainsäädäntö (ajoneuvolain 25 § 2 mom.) mahdollistaa erilaiset digitaaliset innovaatiot. Ilman taksamittaria toteutettavien palveluiden hinnoittelumallit on tosin rajoitettu kiinteään etukäteen sovittuun hintaan, mikä ei sallisi etukäteen tilattujen kyytien hinnoittelussa ns. digitaalisia taksamittareita. Useat taksialan toimijat kokevat kiinteähintaiset kyydit osittain haastavaksi toteuttaa, johtuen eri teknologioiden välisistä keskinäisriippuvuuksista ja rajoitteista (ks. kommenttimme kohtaan ”Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2”). Kiinteähintaisten kyytien mahdollistavan tilausvälitysovelluksen kehittäminen tai hankkiminen vaatii yhtiöiltä investointeja.

Emme lausunnossamme ota kantaa siihen, onko teknologisten innovaatioiden mahdollisuuden rajoittaminen kiinteähintaisiin kyyteihin parempi vaihtoehto kuin esim. ”digimittareiden” salliminen etukäteen tilatuissa kyydeissä.

Arvioimme kuitenkin, että lainsäädännön tulkinnanvaraisuuden vähentäminen - mitä saavutettaisiin nyt ehdotetulla lainsäädännöllä, jos sitä vielä selkeytettäisiin liikennepalvelulain 152 § 2 mom. ja 3 mom. suhteen - vauhdittaa teknologioiden kehitystä ja käyttöönottoa. Monet alan yritykset ovat siirtäneet päätöksensä teknologian kehittämisestä ja hankinnasta, kun ovat odottaneet lainsäädännön täsmennystä. Yritykset ovat halunneet varmistaa teknologiansa lainmukaisuuden tulevaisuudessakin. Toisaalta yritykset tuntuvat arvioivan, etteivät tee yli-investointia sellaisiin teknologioihin, joiden käyttöä uusi lainsäädäntö ei edellytä.

Ehdotetussa ajoneuvolain 25§:ssa on yksi kirjoitusvirhe. Sana ’palveluluista’ tulisi olla ’palveluista’.

Huomiona liikennepalvelulain 27 a §:

Liikenne- ja viestintävirastolle annetaan määräysvalta säätää lisävaatimuksia 'muusta laitteesta ja järjestelmästä'. Nyt esitetyssä sääntelyssä jää epäselväksi, millä aikataululla näitä määräyksiä annetaan. Voisi harkita, voisiko Liikenne- ja viestintävirastolle määrätä aikataulun, jonka puitteissa lisämääräykset tulee toimittaa. Riskinä on, että viraston rajoittamaton tulkintavalta tuottaisi taksialalle tarpeetonta ennustamattomuutta uusien tarkennusten saapumisesta ja viivästäisi yritysten teknologiapäätöksiä.

**Huomionne ehdotuksesta koskien yritys- ja yhteisötunnuksen asettamista taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykseksi (liikennepalvelulain 6 § 1 mom. 9 kohta) ja sen perusteluista:**

-

**Huomionne taksiliikennelupa-asiakirjan ajoneuvossa mukana pitämistä koskevasta ehdotuksesta ja siihen liittyvästä taksinkuljettajan vastuuta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 151 § 1 mom. 8 kohta ja 2 mom. 1 kohta, 268 § 1 mom. 2 kohta) sekä niiden perusteluista:**

-

**Huomionne taksinkuljettajan vastuuta koskevasta ehdotuksesta liittyen ajoneuvossa matkustajan nähtävillä pidettäviin tietoihin (liikennepalvelulain 151 § 2 mom. 2 kohta, 268 § 1 mom. 2 kohta) ja sen perusteluista:**

-

**Huomionne taksivalaisimen käyttövelvollisuutta ja siihen liittyviä poikkeuksia koskevasta ehdotuksesta (tieliikennelain 155 §) ja sen perusteluista:**

-

**Huomionne yrittäjäkoulutusta ja yrittäjäkoetta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 6 § 1 mom. 10 kohta ja 2 mom. 8 kohta, 6 a §) ja sen perusteluista:**

-

## Taksipalveluiden hinnoittelu

**Huomionne taksipalvelujen hinnoittelurakennetta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 2 mom.) ja sen perusteluista:**

Liikennepalvelulain 152 §:ssa määritellään taksiliikenteen palvelujen hinnoittelusta. Tämä lainkohta tuottaa epäselvyyttä, koska tässä ymmärtääksemme viitataan taksamittarilla hinnoiteltuun vs. kiinteähintaiseen matkaan eri termeillä: Käytetään termejä ”matkan kokonaishinnasta veroineen” (joka viitanee kiinteähintaiseen matkaan) ja ”matkan määräytymisen perusteet veroineen” (joka viitanee taksamittarin käyttöä vaativaan tilanteeseen, eli kaikki muut tilanteet paitsi kiinteähintaiset kyydit). Toinen momentti alkaa virkkeellä ”Jos taksimatkaa ei ole tilattu etukäteen

tai siitä ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan.” Seuraavassa momentissa vaaditaan, että ”henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tieto esimerkkimatkan hinnasta.”

Esityksessä (liikennepalvelulain 152 § 2 mom. yhdistettynä ajoneuvolain 25 § 2 mom.) vaikuttaa olevan epäselvyys siitä, missä tilanteissa pitää olla taksamittari käytössä ja missä tilanteissa käytetään muuta laitetta tai järjestelmää nyt esitettyjen lakien sanamuodon perusteella.

Esityksen mukaan pykälän 2. momentissa säädetään, miten palvelun hinta on määritettävä sellaisissa taksipalveluissa, joita ei ole tilattu etukäteen, tai joissa matkan hinta ei ole etukäteen sovittu. Toisin sanoen, nämä hinnan määrittämiseen liittyvät esitykset olisivat voimassa vain, jos matka ei ole kiinteähintainen, eikä ole tilattu etukäteen. Näin olleen ”etukäteen tilattu kyyti” nähdään tietyiltä osin olevan ”samanarvoinen” kiinteähintaisen kyydin kanssa. Tämä vaatisi selkeyttämistä erityisesti taksamittarisääntelyn yhteydessä, sillä nyt vaikuttaa sekoittuvan kolme asiaa: (1) etukäteen tilatut vs. tolpalta/kadulta otetut kyydit, (2) kiinteähintaiset kyydit vs. matkaan ja aikaan perustuva hinnoittelu vs. matkaan ja aikaan perustuva hinnoittelu, jossa mitataan matkaa ja aikaa matkan aikana, ja (3) perinteinen (EU-mittauslaitedirektiivin mukainen) taksamittari vs. muu laite/järjestelmä.

Ajneuvolain 25 § 2 momentissa esitetään, että taksamittaria täytyy käyttää, jos matkan hinta perustuu MATKAN AIKANA mitattuun matkaan ja aikaan. Sen sijaan liikennepalvelulain 152 § 2 momentissa käytetään sanamuotoa: ”jos taksimatka ei ole tilattu etukäteen tai siitä ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan”.

Tässä on mahdollinen ristiriita esitetyn taksamittarisääntelyn kanssa, jossa määritellään, että taksamittaria on käytettävä hinnan määrittämisessä, jos taksimatkan hinta perustuu ”matkan aikana tapahtuvaan ajan ja matkan mittaamiseen”. Avaamme tämän tarkemmin seuraavaksi (kts. myös lausunnon liitteessä oleva havainnollistava prosessimalli).

Ainakin hypoteettisesti on mahdollista kolme tilannetta, jotka eivät välttämättä vastaa sitä, mitä ministeriön esityksen mukaan (kts. esityksen luku ”4.1.3. Harmaan talouden torjunta taksialalla, Taksamittarit sekä muut laitteet ja järjestelmät”) uudella lainsäädännöllä haetaan:

Hypoteettinen tilanne (a), jossa taksimatka on tilattu etukäteen (matkan hinnan ei tarvitse, mutta saa perustua kuljettuun matkaan ja siihen käytettyyn aikaan), kiinteä hinta ei ole sovittu, mutta matkan hinta perustuu kuljettuun matkaan ja siihen käytettyyn aikaan. -> Tämä tilanne voi olla ongelmallinen, jos olisi olemassa sellainen tapa hinnoitella taksimatka, jossa hinta ei ole kiinteä mutta ei myöskään perustu matkaan ja/tai aikaan.

Hypoteettinen tilanne (b), jossa taksimatka on tilattu etukäteen (matkan hinnan ei tarvitse, mutta saa perustua kuljetettuun matkaan ja siihen käytettyyn aikaan), kiinteä hinta ei ole sovittu, ja matkan hinta perustuu kuljetettuun matkaan ja siihen käytettyyn aikaan ILMAN, että matka ja aika mitataan matkan aikana. Tässä hypoteettisessa tapauksessa taksamittaria ei tarvita - koska ei mitata matkaa ja aikaa matkan aikana - mutta kiinteä hinta ei tässä ole myöskään sovittu. Tämä taas vaikuttaisi olevan lainsäätäjän tahdon vastaista, sillä esityksen mukaan kaikissa kyydeissä, joissa ei ole sovittu kiinteä hintaa ennen matkaa, on käytettävä taksamittaria (lakiesityksen sivu 28: ” Taksissa ei tarvitsisi olla taksamittaria, jos kyydistä on etukäteen sovittu kiinteä hinta.”).

Hypoteettinen esimerkki tästä voisi olla hinnoittelumalli, jossa hinta määritellään vasta kyydin jälkeen tarkistamalla esim. karttaohjelmasta, mitä oli matka lähtöpaikan ja saapumispaikan välissä, ja paljonko aikaa siihen menee yleensä.

Hypoteettinen tilanne (c), jossa kyytiä ei ole tilattu etukäteen, eikä kiinteää hintaa ole sovittu. Silloin 152 § 2 momentti astuu voimaan, joka määrää, että matkan hinnan pitää perustua kuljetettuun matkaan ja siihen käytettyyn aikaan, mutta joka ei määrää, että matka ja aika pitää mitata matkan aikana. Tämä taas tarkoittaa, että taksamittaria ei tarvitse käyttää tässä tilanteessa. Voi siis olla tulkinnanvaraisia tilanteita, jossa ei tarvita taksamittaria, vaikkei kiinteää hintaa ole sovittu.

Tämän lisäksi käytettyjä sanamuotoja olisi hyvä vielä tarkastella ja yhdenmukaistaa tarvittaessa: ajoneuvolain 25 § 2 momentissa käytetään sanamuotoa ”matkan aikana tapahtuvaan matkan TAI ajan mittaamiseen”, mutta liikennepalvelulain 152 § 2 momentissa käytetään sanamuotoa ”... on matkan hinnan perustuttava kuljetettuun matkaan JA matkaan käytettyyn aikaan.” Tällä hetkellä Suomen markkinoilla on käytössä hinnoittelumalli, joka perustuu sekä matkan, että ajan mittaamiseen; hinnoittelumalli, joka perustuu matkan, mutta ei ajan mittaamiseen; sekä hinnoittelumalli, joka perustuu ainoastaan ajan mittaamiseen. Voisi siis harkita, olisiko sanamuoto "ja/tai" sopiva vaihtoehto.

**Huomionne esimerkkimatkan hinnan ilmoittamista ja hinnasta sopimista koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 3 ja 4 mom.) ja sen perusteluista:**

-

**Huomionne erityisryhmille suunnattujen lisäpalvelujen enimmäishintaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 5 mom.) ja sen perusteluista:**

-

## Vaikutusten arviointi

**Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:**

Huomionne luvusta 4.2.4. (Taksipalvelujen hinnoittelu: Taloudelliset vaikutukset)

Keväällä 2020 tehdyn selvityksemme mukaan usealla toimijoilla on käytössä minimimaksu kyydeille. Yhtenä syynä siihen on se, että muuten voi olla vaikea saada kuljettajia hyväksymään lyhyitä kyytejä. Tällä mallilla on voinut tasapainottaa sen, että lyhyetkin kyydit tarjoavat kuljettajille sopivan ansainnan. Tällöin taksien saatavuus on korkeampi asiakkaan näkökulmasta, vaikka samalla pitempien matkojen hinnat eivät karkaile liian korkeiksi. Ymmärtääkseni esityksen mukaan tämä malli ei jatkossa olisi enää mahdollinen (esitys sivu 64: ”Siten esimerkiksi sellainen hinnoittelumalli, jossa matkan alkuosa ajetaan kiinteällä hinnalla ja matkan loppuosa matkan ja ajan mukaan määräytyvällä hinnalla, ei olisi mahdollinen.”). Tämä saattaa johtaa siihen, että aika-/matkaveloitusta pitää nostaa, jotta myös lyhyistä kyydeistä kuljettajat saisivat tarpeeksi tuloja. Samalla se saattaisi nostaa pidemmän matkan kyytien hintoja, sillä hinnoitteluperusteet eivät saa muuttua matkan aikana esityksen mukaan.

## Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

**Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:**

-

## Muita huomioita esitysluonnoksesta

**Huomionne muista mahdollisista asioista:**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

[Liite\\_lausuntoon\\_INTERACT\\_VäyrynenKarin.pdf](#)

Karin Väyrynen  
ja Arto Lanamäki, INTERACT tutkimusryhmä, Oulun yliopisto