

Asia: VN/1631/2020

## Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta

### Taksipalvelujen turvallisuus - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

**1. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen turvallisuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen turvallisuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?**

Kysymykset 1-4, arviot nykytilasta

Tilastojen perusteella muutos liikenneturvallisudessa on ollut pieni lain voimaantulon jälkeen (liikennevahinkotilastoissa lievä nousu, poliisin tietoon tulleet takseihin liittyvät liikenneonnettomuudet lievässä laskussa). Helsingissä oli kuitenkin määrällisesti eniten valvontaiskuissa havaittuja turvallisuuden puutteita. Helsinki pitää useasta lähteestä muodostettua tilannekuvaa siksi oikeansuuntaisena. Helsingin kaupungin mukaan jatkossakin alueellisissa valvontaiskuissa tehtyjä havaintoja pitäisi seurata turvallisuustilannekuvan muodostamiseksi ja epäkohtien korjaamiseksi.

Turvallisuustilanteen arvioissa pitäisi kiinnittää huomiota aina myös helposti ruuhkautuviin kohteisiin. Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen taksit ovat voineet vapaasti valita asemapaikkansa, mistä on seurannut ruuhkautumista vilkkaan kysynnän kohteissa kuten Helsingin asema-aukiolla, Pasilan asemalla sekä satamassa. Helsingissä taksit ovat myös haitanneet jossain määrin kulkua juna-aseman, Elielin aukion pysäköintilaitokseen. Näissä paikoissa on myös esiintynyt taksinkuljettajien epäasiallista käytöstä heidän kilpaillessaan asiakkaista. Isommat taksirytykset ovatkin Helsingin kaupungin arvioiden mukaan vähentäneet kaikkein ruuhkautuneimpien taksiasemien käyttöä edellä mainituista syistä. Lisääntyneiden taksiautojen vaikutuksista esimerkiksi bussikaistojen käyttöön tai ruuhkautumiseen ei ole tutkimustuloksia.

**2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?**

Ks. kohta 1.

**3. Olisiko viranomaisen syytä selvittää taksipalvelujen turvallisuustilannetta nykyistä tarkemmalla tasolla?**

Ks. kohta 1.

**4. Onko LVM:n arvio turvallisuuden nykytilan ongelmista oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

Ks. kohta 1.

**5. Tulisiko taksinkuljettajille asettaa lisäkoulutusvaatimuksia? Mistä aiheista kouluttaminen vaikuttaisi parhaiten taksipalvelujen turvallisuuteen?**

Kysymykset 5-9, näkemykset toimenpiteistä

Helsingin kaupungin mukaan kuljettajien lisäkoulutuksella tai kuljettajavaatimusten mahdollisella nostolla voidaan vaikuttaa vain vähän ruuhkautuneiden kohteiden haasteisiin. Ruuhkautuvien liikenteen solmukohteiden osalta on käytettävä myös ratkaisuja, jotka eivät välttämättä toimi muualla. Helsinki pitää ehdottoman tärkeänä, että liikenteen solmukohteissa laki ei estä jatkossakaan kiinteistöjen toimijoiden kilpailuttamista. Helsinki-Vantaan lentokentällä toimijoiden kilpailuttaminen paransi taksiliikenteen turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Myös Helsingin satama on kilpailuttamassa osaa taksiliikenteestään.

Helsinki pitää tärkeänä, että liikennepalvelulakia tarkistettaisiin niin, että takseilta edellytettäisiin taksitunnuksen käyttöä. Taksitunnuksen käyttö parantaisi asiakkaiden turvallisuuden tunnetta ja antaisi viranomaisille selvästi paremmat mahdollisuudet lupia, ajoneuvojen kuntoa yms. käsittävään kenttävalvontaan. Taksitunnuksen käyttö ei myöskään rajoittaisi uusien toimijoiden tuloa alalle eikä osa-aikaista taksiryttäjäjyyttä, jos taksitunnus olisi siirrettävä. Helsingin kaupunki ei näe estettä myöskään sille, että erityisryhmille suunnatusta esteettömyydestä kerrotaan esimerkiksi tarralla. Tämä on mahdollista jo nykyinsäädännön mukaan.

Liikenne- ja viestintäviraston kyselyn mukaan taksipalvelujen turvallisuuteen tyytymättömiä vastaajia oli eniten pääkaupunkiseudulla (13 prosenttia) vuonna 2020. Helsingin kaupunki painottaa, että valvontaviranomaisten yhteisvalvontaa pitäisi resurssien säästämiseksi kohdentaa kasvukeskuksiin, jossa uusia toimijoita on paljon ja näillä alueilla erityisesti ruuhkaisimpiin kohteisiin sekä erityisryhmien kannalta keskeisiin kohteisiin (esimerkiksi sairaalat).

**6. Tulisiko mahdolliset lisäkoulutusvaatimukset kohdistaa kaikkiin kuljettajiin vai pelkästään esteettömillä ajoneuvoilla operoiviin kuljettajiin? Onko muuta tapaa selkeästi erottaa erityisryhmien palveluita tarjoavat kuljettajat ja kaikki kuljettajat kuin kaluston esteettömyys?**

Ks. kohta 5.

**7. Olisiko liikennepalvelulain 151 §:n taksiliikenneluvan haltijoiden kuljettajiin liittyvien velvoitteiden toteutuminen ja valvonta mahdollista toteuttaa toimialan sisäisellä koulutuksella sekä koulutussuunnitelmavaatimuksella? Mikä olisi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneluvan haltijoille asetetun veloitteen toteutuminen?**

Ks. kohta 5.

**8. Tulisiko viranomaisten kenttävalvontaa lisätä siten, että valvonta keskittyisi entistä tehokkaammin myös erityisryhmien kuljetuksiin? Mihin valvonnan tulisi erityisesti kohdistua etenkin esteettömissä kuljetuksissa? Missä valvontaa olisi tehokasta suorittaa?**

Ks. kohta 5.

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

Ks. kohta 5.

**Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset**

**10. Pidättekö kuvausta saatavuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen saatavuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?**

Kysymykset 10- 14, arviot nykytilasta

Liikennepalvelulain voimaantulon myötä alueellisista, viranomaisten määrittelemistä lupakiintiöistä luovuttiin, minkä vuoksi taksitoimijoiden määrä kääntyi voimakkaaseen nousuun erityisesti Uudellamaalla. Vuosina 2017–2019 taksiliikennekäyttöön rekisteröityjen ajoneuvojen määrä kasvoi Uudellamaalla 2800 autosta 5323 autoon. Taksiajoneuvojen määrä on kasvanut pääkaupunkiseudulla, vaikka lupien määrä ei suoraan korreloi saatavuuden kanssa, sillä lupa ei velvoita liikennöintiin. Taksiiudistus on myös saanut osan taksirytyksistä kehittämään nettisovelluksia, jotka ovat helpottaneet taksien tilaamista ja sitä kautta vaikuttaneet saatavuuteen.

Arviomuistion mukaan saatavuudessa on ollut ongelmia suurten kaupunkien ulkopuolella sekä pienissä kaupungeissa. Katvealueita on Uudellamaallakin. Saatavuuteen vaikuttaa myös välityskeskusten ruuhkautuminen. Helsingin kaupunki pitää muistiossa esitettyä tilastoihin ja kyselytutkimuksiin pohjautuvaa arviota oikeansuuntaisena. Helsingin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu seuraa myös helsinkiläisten tekemien taksimatkojen määrää ja taksien käyttöä kyselytutkimuksilla. Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen päivittäisten taksimatkojen määrä nousi vuosina 2017–2018 liikkumistottumustutkimuksen (n=3 000) mukaan kahdella tuhannella matkalla 15 000 matkaan. Vuonna 2019 taksimatkat laskivat noin 14 000 matkaan Helsingissä. Helsingin kantakaupungissa asuvien taksimatkojen määrä pysyi edellisvuoden tasolla, esikaupungeissa asuvien matkojen määrä pieneni kymmenellä prosentilla. Taksin käytöstä kysyttiin

myös syksyn 2019 liikennebarometrissä, jossa Helsingin asukkaat ja yritysten edustajat arvioivat taksin käytön vähentyvän tulevien 12 kuukauden aikana.

Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että Liikenne- ja viestintävirasto Traficom jatkaa lupien alueellista seurantaa. Helsingin kaupunki kannattaa myös tilannekuvan kehittämistä taksipalvelujen alueellisesta ja ajallisesta saatavuustilanteesta tilastojen ja kyselyjen avulla.

**11. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen saatavuudesta käsitystänne palvelujen saatavuudesta?**

Ks. kohta 10.

**12. Olisiko viranomaisen syytä selvittää taksipalvelujen saatavuustilannetta nykyistä tarkemmalla tasolla?**

Ks. kohta 10.

**13. Olisiko viranomaisen syytä edellyttää esimerkiksi taksirytyksiä ja välitysyhtiöitä toimittamaan nykyistä laajemmin tietoa taksipalvelujen tarjonnasta? Miten tämä tulisi käytännössä toteuttaa? Millaisia kustannuksia tällaisesta veloitteesta voisi yrityksille syntyä?**

Ks. kohta 10.

**14. Koetteko, että LVM:n arvio saatavuuden nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

Ks. kohta 10.

**15. Kannustaisiko KKV:n täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista hiljaisen ajan ajovuoroista sopimiseen, vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi (ottaen huomioon, että KKV voisi edelleen jälkikäteen katsoa yhteistyön kilpailulain vastaiseksi)?**

-

**16. Jos liikennepalvelulakiin lisättäisiin säännös, jossa määritellään, milloin ajovuoroista sopiminen olisi sallittua, niin millainen säännöksen tulisi olla konkreettisesti? Pitäisikö siinä määritellä tietyt alueet tai ajankohdat, vai esimerkiksi tietynlainen taksitarjonnan tilanne (esim. alueella ei toimi yhtään aktiivista taksirytystä)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?**

-

**17. Liittyisikö taksirytysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?**

-

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

## Kysymykset 15-18, näkemykset toimenpiteistä

Arviointimuistiossa todettiin, että yksi mahdollisuus taksipalvelujen saatavuuden parantamiseksi olisi, että kunnat hankkisivat julkisilla hankinnoilla markkinaehtoisia ja lakisääteisiä palveluja täydentäviä taksipalveluja kuten yöpäävystyksiä. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että kunnille ei aseteta kuntataloutta rasittavia lisävelvoitteita taksipalvelujen ajallisen tai alueellisen saatavuuden turvaamiseksi.

## Harmaan talouden torjunta – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

**19. Pidättekö kuvausta harmaan talouden torjunnan nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista aineistoa, jonka perusteella taksialan harmaan talouden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida kattavammin? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?**

-

**20. Koetteko, että LVM:n arvio harmaaseen talouteen liittyvistä nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistanee muita harmaaseen talouteen liittyviä ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

-

**21. Liittyykö toimenpiteissä ehdotetun tietosisällön keräämiseen ja säilyttämiseen erityisiä ongelmia?**

-

**22. Miten verovalvonnassa tarvittavien tietojen keräämis-, säilyttämisen- ja toimitusvelvollisuuksia tulisi kohdistaa eri taksialan toimijoihin? Mitä asioita sääntelyssä pitäisi erityisesti huomioida?**

-

**23. Onko sovelluksilla mahdollista kerätä, säilyttää ja raportoida kaikkia tietoja, joita Verohallinto on esittänyt kerättäväksi ja toimitettavaksi? Mihin tietoihin mahdolliset haasteet liittyvät?**

## Kysymykset 23- 27, näkemykset toimenpiteistä

Verohallinto on kannattanut erityisesti taksimittareiden käyttöä harmaan talouden torjumiseksi. Helsingin kaupunki pitää kuitenkin tärkeänä, että taksiliiketoiminnassa turvataan jatkossakin innovatiivisten ja dynaamista hinnoittelua mahdollistavien sovellusten käyttö taksimittarien lisäksi. 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.

Verohallinto on ehdottanut, että harmaan talouden torjumiseksi pitäisi harkita sitä, että taksiliikenneluvan edellytyksenä olisi rekisteröityminen kaupparekisteriin ja y-tunnuksen olemassaolo. Helsinki ei näe estettä sille, että asiaa selvitetään. Tähän liittyy Helsingissä sivutoimisen kevytyrittäjyyden kasvu viime vuosina ja se, että osa yrittäjistä ei ole rekisteröitynyt kaupparekisteriin.

**24. Millaisia kustannuksia toimijoille syntyisi esitettyjen harmaan talouden torjunnan toimenpiteiden toteuttamisesta?**

Ks. kohta 23.

**25. Miten arvioitte eri harmaan talouden torjunnan toimenpiteiden vaikutuksia kilpailun toimivuuteen?**

Ks. kohta 23.

**26. Jos lainsäädännössä asetettaisiin velvollisuus käyttää ulkoista taksitunnusta taksiajoneuvossa, millainen ulkoisen tunnuksen tulisi olla?**

Ks. kohta 23.

**27. Onko tiedossa muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia harmaan talouden ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?**

Ks. kohta 23.

**Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset**

**28. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen hinnoittelun nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen hintoihin ja hintakehitykseen aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?**

-

**29. Koetteko, että LVM:n arvio hinnoittelun nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

-

**30. Koetteko, että taksirytysten nykyistä laajempi mahdollisuus sopia hinnoista lisäisi hintatietojen vertailtavuutta? Pitäisikö tällainen mahdollisuus rajata vain joihinkin tiettyihin tilanteisiin?**

-

**31. Koetteko, että Ruotsissa käytössä oleva tapa edellyttää takseilta tyyppimatkan vertailuhinnan ilmoittamista lisäksi hintojen vertailtavuutta ja ymmärrystä kokonaishinnasta? Hyödynnettäisiinkö vertailuhintaa taksirytyksen valinnassa?**

-

**32. Jos taksimatkojen hinnoittelurakenne säänneltäisiin tietynlaiseksi, millainen sen tulisi olla käytännössä? Pitäisikö hinnoittelussa sallia tällöin useita hinnoittelutekijöitä? Jos sallittuja hinnoittelutekijöitä olisi vain yksi, mikä sen pitäisi olla?**

-

**33. Olisiko hinnoista sopimisen edellyttäminen ennen taksimatkaa toimiva tapa vähentää hintoihin liittyvää epävarmuutta? Olisiko tällainen järjestely mahdollista toteuttaa käytännössä?**

-

**34. Jos taksipalveluille säädettäisiin kiinteät hinnat tai enimmäishinnat, tulisiko ne asettaa vain tietyille markkinasegmentille (esim. kadulta tai taksiasemilta otettavat kyydit), vai kaikille taksipalveluille?**

-

**35. Onko tiedossa muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia hinnoitteluun liittyviä ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?**

Helsingin kaupunki ei ota kantaa yksityiskohtaisiin kysymyksiin hinnoittelusta. Helsingin kaupunki pitää kuitenkin erittäin tärkeänä sitä, että koska uudistus ei ole vaikuttanut toivotulla tavalla hintoihin, on entistäkin tärkeämpää käyttäjien kannalta, että hinnoittelun perusteet ovat selvät ja asiakkaat ovat niistä tietoisia. Tähän pitää kiinnittää huomiota kenttävalvonnassa.

## Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

**36. Pidättekö kuvausta taksipalvelujen laadun nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista taksipalvelujen laatuun liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?**

Kysymykset 36-37, arviot nykytilasta

Vuonna 2019 tehdyssä Liikenne- ja viestintäviraston Traficomien kyselyssä keskimäärin kahdeksan kymmenestä kuluttajasta tai erityisryhmiin kuuluvista oli tyytyväisiä taksipalvelujen laatuun. Tämä on Helsingin arvion mukaan varsin hyvä tulos. Sen sijaan huolestuttavaa on se, että tyytymättömiä oli eniten Uudellamaalla. Helsingin mukaan jatkokyselyissä pitäisi seurata tarkemmin, mille alueille tyytymättömyys Uudenmaan sisällä kohdentuu ja mihin asiaan tyytymättömyys liittyy.

**37. Koetteko, että LVM:n arvio palvelujen laadun nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneeet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

Ks. kohta 36.

38. Tulisiko taksinkuljettajien kokeeseen sisällyttää joitain uusia elementtejä nykyisten lisäksi?

-

39. Tulisiko taksinkuljettajan kokeessa mitata kuljettajien osaamista kirjallisten kysymysten lisäksi myös käytännössä? Miten käytännön testaus tulisi toteuttaa?

-

40. Vaikuttaisiko taksinkuljettajien kokeen vaatimusten kiristäminen työvoiman saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?

-

41. Koetteko, että liikenneluvan haltijoihin kohdistuva velvoite kuljettajien koulutussuunnitelmasta ja koulutuksen järjestämisestä voisi parantaa palvelujen laatua?

-

42. Millaisia kustannuksia arvioisitte yrityksille syntyvän, jos yrityksiä edellyttäisiin huolehtimaan kuljettajien koulutuksesta esimerkiksi vastaavan sisältöisenä kuin taksinkuljettajien koulutus oli ennen liikennepalvelulain voimaantuloa?

-

43. Koetteko, että koulutussuunnitelmaan ja koulutuksen järjestämiseen liittyvällä velvoitteella olisi vaikutuksia toimialan kilpailutilanteeseen?

-

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

-

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidätkö kuvausta välityskeskusten roolin ja toiminnan nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen välityskeskusten toimintaan liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

-

46. Koetteko, että LVM:n arvio välityskeskusten nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

-

47. Koetteko, että kilpailulain täytäntöönpanotoimet ovat riittäviä korjaamaan arviomuistiossa kuvatut kilpailun toimivuuteen ja välityskeskukseen liittyvät nykytilan ongelmat?

-



**48. Onko taksipalvelujen välitystoimintaan liittyviä virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiä syytä selkeyttää lainsäädännön tasolla? Liittyykö vastuun jakautumisen käytännön toteuttamiseen näkökohtia, jotka pitäisi sääntelyä mietittäessä huomioida? Miten kuluttajan sopimuskumppanin tunnistamiseen liittyvät haasteet voitaisiin ratkaista niin, että välityskeskukseen on edelleen mahdollista erottautua markkinoilla ja antaa palvelulupauksia? Mitä hyötyjä tai haittoja lisäsääntelyyn liittyisi?**

-

**49. Tulisiko useaan taksien tilausvälityskeskukseen kuulumisen (multihoming) varmistaa erityislainsäädännön avulla? Tulisiko velvoite rajoittaa vain joihinkin välityskeskuksiin? Miten velvoitteen piiriin kuuluvat välityskeskukset olisi mahdollista rajata? Mitä hyötyjä ja haittoja kyseiseen sääntelyyn liittyisi?**

-

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

-

## Muita kommentteja ja tietoja

**Onko teillä muita kommentteja tai lisätietoja taksisääntelyn tarkistamiseen liittyvän säädöshankkeen jatkotyössä huomioitavaksi?**

Laki liikenteen palveluista (320/2017) eli liikennepalvelulaki on uudistanut voimakkaasti liikennemarkkinoita ja erityisesti taksialaa. Murrosvaiheen ongelmat ovat aiheuttaneet tyytymättömyyttä niin kasvukeskuksissa kuin kasvukeskusten ulkopuolella. Helsingissä muutos on ollut suuri erityisesti siksi, että Helsingissä taksilupia oli ennen liikennepalvelulain voimaantuloa vaikea saada. Vaikka liikennemarkkinoiden vapauttaminen ja muutoksiin sopeutuminen eivät ole sujuneet ongelmitta, alan kasvun ja työllisyyden kannalta lain vaikutukset ovat olleet Helsingissä myönteisiä. Lupien määräsääntelyn poistuminen käänsi koko- tai sivutoimisten yrittäjien ja kuljettajien määrän muita alueita voimakkaampaan kasvuun. Tilastokeskuksen mukaan taksiliikenteen toimipaikkojen liikevaihto kasvoi Helsingissä 15 prosentilla ja henkilöstö kuudella prosentilla 2017-2018. Laki on parantanut maahanmuuttajien työllistymistä ja edistänyt digitalisaatiota ja alan yritystoiminnan ja yritysdynamiikan uudistumista. Näitä näkökulmia pitäisi myös korostaa sääntelyä arvioitaessa. Helsingin kaupunki pitää kuitenkin välttämättömänä sitä, että liikennemarkkinoita voimakkaasti muuttavan sääntelyn vaikutuksia tutkitaan ja arvioidaan vuorovaikutuksessa sekä useisiin havaintuihin epäkohtiin puututaan.

## Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Pormestari antaa liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan lausunnon liittyen arviomuistioon taksisääntelyn toimivuudesta:

Yleiset huomiot

Laki liikenteen palveluista (320/2017) eli liikennepalvelulaki on uudistanut voimakkaasti liikennemarkkinoita ja erityisesti taksialaa. Murrosvaiheen ongelmat ovat aiheuttaneet tyytymättömyyttä niin kasvukeskuksissa kuin kasvukeskusten ulkopuolella. Helsingissä muutos on ollut suuri erityisesti siksi, että Helsingissä taksilupia oli ennen liikennepalvelulain voimaantuloa vaikea saada. Vaikka liikennemarkkinoiden vapauttaminen ja muutoksiin sopeutuminen eivät ole sujuneet ongelmitta, alan kasvun ja työllisyyden kannalta lain vaikutukset ovat olleet Helsingissä myönteisiä. Lupien määräsääntelyn poistuminen käänsi koko- tai sivutoimisten yrittäjien ja kuljettajien määrän muita alueita voimakkaampaan kasvuun. Tilastokeskuksen mukaan taksiliikenteen toimipaikkojen liikevaihto kasvoi Helsingissä 15 prosentilla ja henkilöstö kuudella prosentilla 2017-2018. Laki on parantanut maahanmuuttajien työllistymistä ja edistänyt digitalisaatiota ja alan yritystoiminnan ja yritysdynamiikan uudistumista. Näitä näkökulmia pitäisi myös korostaa sääntelyä arvioitaessa. Helsingin kaupunki pitää kuitenkin välttämättömänä sitä, että liikennemarkkinoita voimakkaasti muuttavan sääntelyn vaikutuksia tutkitaan ja arvioidaan vuorovaikutuksessa sekä useisiin havaittuihin epäkohtiin puututaan.

## Taksipalvelujen turvallisuus

### Kysymykset 1-4, arviot nykytilasta

Tilastojen perusteella muutos liikenneturvallisuudessa on ollut pieni lain voimaantulon jälkeen (liikennevahinkotilastoissa lievä nousu, poliisin tietoon tulleet takseihin liittyvät liikenneonnettomuudet lievässä laskussa). Helsingissä oli kuitenkin määrällisesti eniten valvontaiskuissa havaittuja turvallisuuden puutteita. Helsinki pitää useasta lähteestä muodostettua tilannekuvaa siksi oikeasuuntaisena. Helsingin kaupungin mukaan jatkossakin alueellisissa valvontaiskuissa tehtyjä havaintoja pitäisi seurata turvallisuustilannekuvan muodostamiseksi ja epäkohtien korjaamiseksi.

Turvallisuustilanteen arvioissa pitäisi kiinnittää huomiota aina myös helposti ruuhkautuviin kohteisiin. Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen taksit ovat voineet vapaasti valita asemapaikkansa, mistä on seurannut ruuhkautumista vilkkaan kysynnän kohteissa kuten Helsingin asema-aukiolla, Pasilan asemalla sekä satamassa. Helsingissä taksit ovat myös haitanneet jossain määrin kulkua juna-aseman, Elielin aukion pysäköintilaitokseen. Näissä paikoissa on myös esiintynyt taksinkuljettajien epäasiallista käytöstä heidän kilpaillessaan asiakkaista. Isommat taksirytykset ovatkin Helsingin kaupungin arvioiden mukaan vähentäneet kaikkein ruuhkautuneimpien taksiasemien käyttöä edellä mainituista syistä. Lisääntyneiden taksiautojen vaikutuksista esimerkiksi bussikaistojen käyttöön tai ruuhkautumiseen ei ole tutkimustuloksia.

### Kysymykset 5-9, näkemykset toimenpiteistä

Helsingin kaupungin mukaan kuljettajien lisäkoulutuksella tai kuljettajavaatimusten mahdollisella nostolla voidaan vaikuttaa vain vähän ruuhkautuneiden kohteiden haasteisiin. Ruuhkautuvien liikenteen solmukohteiden osalta on käytettävä myös ratkaisuja, jotka eivät välttämättä toimi muualla. Helsinki pitää ehdottoman tärkeänä, että liikenteen solmukohteissa laki ei estä jatkossakaan kiinteistöjen toimijoiden kilpailuttamista. Helsinki-Vantaan lentokentällä toimijoiden kilpailuttaminen paransi taksiliikenteen turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Myös Helsingin satama on kilpailuttamassa osaa taksiliikenteestään.

Helsinki pitää tärkeänä, että liikennepalvelulakia tarkistettaisiin niin, että takseilta edellytettäisiin taksitunnuksen käyttöä. Taksitunnuksen käyttö parantaisi asiakkaiden turvallisuuden tunnetta ja antaisi viranomaisille selvästi paremmat mahdollisuudet lupia, ajoneuvojen kuntoa yms. käsittävään kenttävalvontaan. Taksitunnuksen käyttö ei myöskään rajoittaisi uusien toimijoiden tuloa alalle eikä osa-aikaista taksiyrittäjyyttä, jos taksitunnus olisi siirrettävä. Helsingin kaupunki ei näe estettä myöskään sille, että erityisryhmille suunnatusta esteettömyydestä kerrotaan esimerkiksi tarralla. Tämä on mahdollista jo nykyinsäädännön mukaan.

Liikenne- ja viestintäviraston kyselyn mukaan taksipalvelujen turvallisuuteen tyytymättömiä vastaajia oli eniten pääkaupunkiseudulla (13 prosenttia) vuonna 2020. Helsingin kaupunki painottaa, että valvontaviranomaisten yhteisvalvontaa pitäisi resurssien säästämiseksi kohdentaa kasvukeskuksiin, jossa uusia toimijoita on paljon ja näillä alueilla erityisesti ruuhkaisimpiin kohteisiin sekä erityisryhmien kannalta keskeisiin kohteisiin (esimerkiksi sairaalat).

## Taksipalvelujen saatavuus

### Kysymykset 10- 14, arviot nykytilasta

Liikennepalvelulain voimaantulon myötä alueellisista, viranomaisten määrittelemistä lupakiintiöistä luovuttiin, minkä vuoksi taksitoimijoiden määrä kääntyi voimakkaaseen nousuun erityisesti Uudellamaalla. Vuosina 2017-2019 taksiliikennekäyttöön rekisteröityjen ajoneuvojen määrä kasvoi Uudellamaalla 2800 autosta 5323 autoon. Taksiajoneuvojen määrä on kasvanut pääkaupunkiseudulla, vaikka lupien määrä ei suoraan korreloi saatavuuden kanssa, sillä lupa ei velvoita liikennöintiin. Taksiiudistus on myös saanut osan taksiyrityksistä kehittämään nettisovelluksia, jotka ovat helpottaneet taksien tilaamista ja sitä kautta vaikuttaneet saatavuuteen.

Arviomuistion mukaan saatavuudessa on ollut ongelmia suurten kaupunkien ulkopuolella sekä pienissä kaupungeissa. Katvealueita on Uudellamaallakin. Saatavuuden vaikuttaa myös välityskeskusten ruuhkautuminen. Helsingin kaupunki pitää muistiossa esitettyä tilastoihin ja kyselytutkimuksiin pohjautuvaa arviota oikeansuuntaisena. Helsingin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu seuraa myös helsinkiläisten tekemien taksimatkojen määrää ja taksien käyttöä kyselytutkimuksilla. Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen päivittäisten taksimatkojen

määrä nousi vuosina 2017–2018 liikkumistottumustutkimuksen (n=3 000) mukaan kahdella tuhannella matkalla 15 000 matkaan. Vuonna 2019 taksimatkat laskivat noin 14 000 matkaan Helsingissä. Helsingin kantakaupungissa asuvien taksimatkojen määrä pysyi edellisvuoden tasolla, esikaupungeissa asuvien matkojen määrä pieneni kymmenellä prosentilla. Taksin käytöstä kysyttiin myös syksyn 2019 liikennebarometrissä, jossa Helsingin asukkaat ja yritysten edustajat arvioivat taksin käytön vähentyvän tulevien 12 kuukauden aikana.

Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että Liikenne- ja viestintävirasto Traficom jatkaa lupien alueellista seurantaan. Helsingin kaupunki kannattaa myös tilannekuvan kehittämistä taksipalvelujen alueellisesta ja ajallisesta saatavuustilanteesta tilastojen ja kyselyjen avulla.

Kysymykset 15-18, näkemykset toimenpiteistä

Arviointimuistiossa todettiin, että yksi mahdollisuus taksipalvelujen saatavuuden parantamiseksi olisi, että kunnat hankkisivat julkisilla hankinnoilla markkinaehtoisia ja lakisääteisiä palveluja täydentäviä taksipalveluja kuten yöpäivystyksiä. Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että kunnille ei aseteta kuntataloutta rasittavia lisävelvoitteita taksipalvelujen ajallisen tai alueellisen saatavuuden turvaamiseksi.

Harmaan talouden torjunta

Kysymykset 23- 27, näkemykset toimenpiteistä

Verohallinto on kannattanut erityisesti taksimittareiden käyttöä harmaan talouden torjumiseksi. Helsingin kaupunki pitää kuitenkin tärkeänä, että taksiliiketoiminnassa turvataan jatkossakin innovatiivisten ja dynaamista hinnoittelua mahdollistavien sovellusten käyttö taksimittarien lisäksi. 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.

Verohallinto on ehdottanut, että harmaan talouden torjumiseksi pitäisi harkita sitä, että taksiliikenneluvan edellytyksenä olisi rekisteröityminen kaupparekisteriin ja y-tunnuksen olemassaolo. Helsinki ei näe estettä sille, että asiaa selvitetään. Tähän liittyy Helsingissä sivutoimisen

kevytyrittäjyyden kasvu viime vuosina ja se, että osa yrittäjistä ei ole rekisteröitynyt kaupparekisteriin.

Taksipalvelujen hinnoittelu

Kysymykset 28-35, arviot nykytilasta ja toimenpiteistä

Helsingin kaupunki ei ota kantaa yksityiskohtaisiin kysymyksiin hinnoittelusta. Helsingin kaupunki pitää kuitenkin erittäin tärkeänä sitä, että koska uudistus ei ole vaikuttanut toivotulla tavalla hintoihin, on entistäkin tärkeämpää käyttäjien kannalta, että hinnoittelun perusteet ovat selvät ja asiakkaat ovat niistä tietoisia. Tähän pitää kiinnittää huomiota kenttävalvonnassa.

Taksipalvelujen laatu

Kysymykset 36-37, arviot nykytilasta

Vuonna 2019 tehdyssä Liikenne- ja viestintäviraston Traficomien kyselyssä keskimäärin kahdeksan kymmenestä kuluttajasta tai erityisryhmiin kuuluvista oli tyytyväisiä taksipalvelujen laatuun. Tämä on Helsingin arvion mukaan varsin hyvä tulos. Sen sijaan huolestuttavaa on se, että tyytymättömiä oli eniten Uudellamaalla. Helsingin mukaan jatkokyselyissä pitäisi seurata tarkemmin, mille alueille tyytymättömyys Uudenmaan sisällä kohdentuu ja mihin asiaan tyytymättömyys liittyy.

Saario Kaisa  
Helsingin kaupunki, Kaupunginkanslia