



8.7.2020

Liikenne- ja viestintäministeriö

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

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt kauppakamarin lausuntoa taksisääntelyn tarkistusta koskevasta hallitusesitysluonnoksesta. Kauppakamari esittää lausuntonaan seuraavaa:

1. Yleistä Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistio uuden taksisääntelyn toimivuudesta valmistui alkuvuodesta. Sen pohjalta on laadittu luonnos hallituksen esitykseksi havaittujen epäkohtien korjaamiseksi. Tavoitteena on parantaa palvelujen laatua ja erityisryhmien turvallisuuden kokemusta taksipalveluissa, tukea viranomaisvalvontaa ja harmaan talouden torjuntaa, lisätä hinnoittelun läpinäkyvyyttä ja parantaa asiakkaiden mahdollisuuksia arvioida taksi- matkan hintaa, parantaa viranomaisten mahdollisuuksia muodostaa luotettava kuva taksipalvelujen hinnoista ja saatavuudesta sekä täsmentää kansallista taksamittarisääntelyä EU-sääntelyyn liittyvän tulkintaepävarmuuden poistamiseksi. Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2021 alussa.

Liikennepalvelulaki vapautti taksialan pitkään kestäneestä tiukasta sääntelystä heinäkuun alussa 2018. Kysymyksessä oli todella merkittävä muutos sekä alan toimijoille että asiakkaille. Laki on ollut voimassa vasta kaksi vuotta, joten sekä toimijoiden että kuluttajien sopeutuminen uuteen tilanteeseen on alkuvaiheessa. Näin ollen on monelta osin liian aikaista arvioida lain vaikutuksia, mikä ilmenee myös arviomuistiosta ja lakiesityksestä. Kauppakamari pitää tärkeänä, että näin pian lain voimaantulon jälkeen pyritään puuttumaan vain vakaviin ja selkeästi ilmenneisiin lain puutteisiin ja annetaan markkinoille riittävästi aikaa sopeutua.

2. Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

Laissa ei ole pakollisia koulutusvaatimuksia taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi, mutta ajolupa edellyttää taksinkuljettajan kokeen suorittamista. Vilppiyritysten määrä kuljettajakokeessa on noussut voimakkaasti. Taksiasiakkaiden turvallisuudentunne on uuden lain voimaantulon jälkeen laskenut, mutta on yleisesti edelleen hyvällä tasolla. Erityisryhmät kokivat eniten turvallisuus- ja laatutekijöiden heikentyneen. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi sääntelyä taksinkuljettajan kokeesta ja sen järjestämisestä, taksinkuljettajien vapaaehtoisesta erityisryhmien kanssa toimimista tukevasta kuljettajakoulutuksesta sekä koulutusten järjestämiseen liittyvistä viranomaismenettelyistä.

Kyselytutkimusten mukaan taksiasiakkaiden turvallisuudentunne on heikentynyt jonkin verran erityisesti Uudellamaalla. Varsinkin pääkaupunkiseudulla on koettu huijatuksi tulemisen riskin kasvaneen. Se on ymmärrettävää ottaen huomioon, että valtakunnassa taksikaluston ja uusien kuljettajien määrän kasvu on keskittynyt nimenomaan Uudellemaalle, ja uusmaalaiset ovat käyttäneet keskimääräisesti enemmän uusien toimijoiden palveluita.



Voidaan perustellusti olettaa, että valtaosa turvallisuudentunteen heikkenemisestä johtuu hinnoittelun epävarmuuteen liittyvistä tekijöistä ja että huijatuksi tulemisen pelkoa ilmenee enimmäkseen taksiasemilla ja vastaavissa tilanteissa, joissa kiireetön harkinta ja hintavertailu ei välttämättä ole mahdollista. Liikenne- ja viestintäviraston tuore määräys hintatietojen ilmoittamisesta ennalta tilaamatta alkavien matkojen osalta sekä kaikkien osapuolten vähittäinen sopeutuminen uuteen toimintatapaan todennäköisesti vähentävät epäselviä tilanteita.

Merkittävät tiukennukset kuljettajien lupaedlytyksiin tai koulutukseen ovat omiaan nostamaan alalle tulon kynnyistä, joten mahdollisten korjaustoimenpiteiden tulee olla maltillisia. Kauppakamari pitää hyvänä esityksiä taksinkuljettajan kokeen kehittämisestä ja vilppiä koskevien seuraamusten määräämisestä. Olennaista on, että luvan hakijalla on taksitoiminnan edellyttämä ammattitaito, mistä voidaan varmistua kokeella. Ammattitaito on mahdollista hankkia muutenkin kuin kurssin käymällä.

Erityisryhmien taksipalveluihin liittyvä turvattomuudentunne näyttäisi johtuvan lähinnä kuljettajien koetusta osaamistasosta. Mitä ilmeisimmin ainakin osalla uuden lain voimaantulon jälkeen aloittaneista kuljettajista on puutteita erityisryhmiin liittyvässä osaamisessa, koska ajoluvan myöntämisen edellytyksenä ollut kouluttautumisvelvoite poistui lainmuutoksen myötä. Kauppakamari pitää riittävänä, että tilannetta pyritään tässä vaiheessa parantamaan ehdotetulla tavalla vapaaehtoisella erityisryhmien kanssa toimimista tukevalla kuljettajakoulutuksella. Osallistumista vapaaehtoiseen koulutukseen tulee edistämään kuntien mahdollisuus jatkossa edellyttää taksipalveluiden kilpailutuksissaan kurssin suorittamista.

3. Taksipalvelujen saatavuus

Viranomaisten nykyinen puutteellinen kuva taksipalvelujen saatavuudesta ei mahdollista taksien alueellisen saatavuustilanteen arviointia. Kyselytutkimusten perusteella valtaosa ihmisistä on tyytyväisiä taksipalvelujen saatavuuteen, mutta tyytymättömyys vaikuttaa jonkin verran lisääntyneen uuden lain voimaantulon jälkeen. Lakiin esitetään täsmennettäväksi, mitä tietoja palvelujen tarjonnasta ja kysynnästä on toimitettava liikenne- ja viestintävirastolle. Palveluntarjoajien olisi toimitettava tiedot tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjonnasta ja toteutuneesta kysynnästä alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuina.

Taksipalvelujen tosiasiallisesta saatavuudesta ei ole olemassa tilastotietoa. Liikennelupien ja ajolupien määrä on kasvanut eniten Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa ja Lapissa. Tällä on ollut myönteisiä vaikutuksia palvelujen kehittymiseen. Kyselytutkimusten perusteella on arvioitu, että palvelujen saatavuus on pääosin hyvällä tasolla kaupungeissa ja valtaosassa taajamia, mutta pienemmissä taajamissa palvelua ei enää ole saatavilla ympärivuorokautisesti.

Kauppakamari ei pidä hyvänä, että palveluntarjoajat veloitettaisiin keräämään ja toimittamaan viranomaisille myös sellaisia tietoja, joiden kerääminen ei ole tarpeen niiden oman liiketoiminnan näkökulmasta. Laajennetulla tiedonantovelvollisuudella vain lisättäisiin koko taksialan hallinnollista taakkaa ja kustannuksia ilman, että sillä voitaisiin vaikuttaa varsinaiseen ongelmaan eli taksien saatavuuteen harvaan asutuilla seuduilla.



Harvaan asuttujen seutujen ja kaupunkiseutujen tarpeet taksipalvelujen suhteen ovat varsin erilaiset, eikä aiempi tiukasti säännelty järjestelmäkään kyennyt takaamaan taksien saatavuutta syrjäseuduilla. Harvaan asutuilla alueilla on ratkaisua haettava muilla keinoilla kuin kaikkien taksitoimijoiden hallinnollista taakkaa lisäämällä, mm. edistämällä sivutoimista taksiryrittäjyyttä. Ääritapauksissa voi olla tarpeen, että kunnat hankkivat täydentäviä taksipalveluja esim. yöaikaan ja sellaisille henkilöille, joiden liikkuminen on taksipalvelujen varassa.

4. Harmaan talouden torjunta taksialalla

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi sääntelyä mm. verovalvontaa varten kerättävistä vähimmäistiedoista, Y-tunnuksesta taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä, pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta ja taksivalaisimen käytöstä. Jatkossa kaikissa takseissa tulisi käyttää joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää. Taksamittaria täytyisi käyttää, kun kyydin hinta perustuu matkan pituuden ja ajan mittaamiseen ajon aikana. Muussa tapauksessa taksissa olisi käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, joka kerää ja säilyttää laissa edellytetyt vähimmäistiedot.

Taksialan harmaan talouden valvontaa vaikeuttaa mm. se, etteivät taksamittari ja ulkoinen taksitunnus ole enää pakollisia. Verohallinto ei ole pystynyt kattavasti arvioimaan uuden lain vaikutuksia taksipalvelujen harmaaseen talouteen, koska lain voimaantulosta on kulunut vasta vähän aikaa. Arviointimuistion mukaan alaan liittyvä potentiaalinen verovaje on suhteellisen pieni, ja haasteet liittyvät pääasiassa toimijoiden tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin ja taksialan luotettavuuteen.

Vaikuttaa siltä, että taksipalvelujen taloudellisten tietojen keräämiseen, toimitamiseen ja valvontaan liittyy sääntelyn täsmentämistarpeita. Sääntelyä on tältäkin osin kehitettävä siten, etteivät uudistukset kohtuuttomasti lisää alan toimijoiden hallinnollista taakkaa tai nosta alalle tulon kynnystä. Saavutettavien hyötyjen ja kustannusten on oltava järkevässä suhteessa. Ottaen huomioon, ettei lainmuutoksen vaikutuksia harmaaseen talouteen ole kyetty näin pian arvioimaan ja että potentiaalinen verovaje on arvioitu suhteellisen pieneksi, vaikuttavat luonnoksessa esitetyt lukuisat sääntelyn tiukennukset ylimoitetuilta suhteesta ongelmaan.

Taksisääntelyn uudistamisen tavoitteena oli mm. edistää toimialan digitalisointia ja helpottaa uusien toimijoiden markkinoille tuloa. Toimijoita on kohdeltava tasapuolisesti, mutta verovelvollisuuden täyttämistä voidaan valvoa ja kulluttajan oikeudet turvata muutenkin kuin pelkän taksamittarin avulla. Kauppakamari pitää tärkeänä, että myös muiden laitteiden ja järjestelmien käyttäminen sallitaan kaikessa ajossa jatkossakin. Olennaista ei ole tietojen keräämiseen käytettävä väline, vaan tietojen luotettavuus ja kattavuus. Taksamittarin säätäminen pakolliseksi olisi paluu menneisyyteen, ja se nostaisi tarpeettomasti alalle tulon kynnystä, hidastaisi toimialan kehittymistä sekä rajoittaisi kilpailua.

Kauppakamari ei pidä tarpeellisena esitettyä pakollista yrittäjäkoulutusta alalle pyrkiville uusille yrittäjille. Muutosta on perusteltu mm. sillä, että yritystoimintaan liittyvän ammattitaidon osoittaminen kuuluu myös muun tieliikenteen luopedellytyksiin. Kuitenkin esim. henkilöliikenneluvan saaminen edellyttää vain liikenneyrittäjätutkinnon suorittamista - ei siihen valmistavaan koulutukseen



osallistumista. Olennaista on, että taksiluvan hakija osoittaa omaavansa riittävät liiketoimintataidot yrittäjäkokeessa. Sen lisäksi vaadittava koulutus olisi omiaan entisestään nostamaan alalle tulon kynnyksiä.

5. Taksipalvelujen hinnoittelu

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua koskevaa sääntelyä ehdotetaan täsmennettävään. Kadulta tai taksitolpalta otettavissa kyydeissä olisi käytettävä tiettyä hinnoittelurakennetta ja esitettävä esimerkkimatkan hinta. Lisäksi enimmäishintojen asettamisvaltuutta koskevia säännöksiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että ne koskisivat jatkossa edelleen erityisryhmille suunnattuja lisäpalveluja, mutta eivät muita taksipalveluja. Samalla lakiin esitetään liisättäväksi taksirytyksiä ja välityskeskuksia koskeva hintatietojen toimitusvelvollisuus.

Luonnoksen mukaan taksipalvelujen kuluttajahintaindeksin mukaiset hinnat olivat huhtikuussa 2020 n. 14 prosenttia korkeammat kuin ennen lainmuutosta kesäkuussa 2018. Hinnat ovat nousseet lähes kaikissa maakunnissa, voimakkaimmin kaupunkimaisissa kunnissa. Toisaalta tarjolla on nykyisin erilaisia taksipalveluja, joiden hinnat poikkeavat toisistaan. Edullista hintaa priorisoivalle asiakkaalle on tarjolla edullisempia kyytejä ja laatua arvostavalle kalliimpia. Kyyti voidaan myös hinnoitella aiempaa joustavammin kysyntätilanteen mukaan, mikä saattaa parantaa taksien saatavuutta korkean kysynnän aikana ja toisaalta alentaa hintaa hiljaisena aikana.

Liikennepalvelulain myötä vapautunut taksialan kilpailu on johtanut jossain määrin kirjavaan hintojen ilmoituskäytäntöön ja lisännyt matkustajien epätietoisuutta erityisesti taksiasemilta tai muuten ennalta tilaamatta alkavien kyytien osalta. Hinnoitteluun liittyvässä epätietoisuudessa on pitkälti kysymys siitä, etteivät matkustajat ole vielä tottuneet siihen, että heidän itsensä pitäisi jo etukäteen olla kiinnostuneita matkan hinnasta ja verrata eri palveluita – aivan kuten minkä muun tahansa tuotteen tai palvelun ostamisen yhteydessä. Aiemmin yhteiskunta piti huolen siitä, että kaikkien taksimatkojen hinta määräytyi samojen perusteiden mukaisesti. Matkustajat tarvitsevat aikaa sopeutukseen uuteen tilanteeseen.

Ottaen huomioon, että lain voimaantulosta on kulunut vasta verrattain vähän aikaa, ei tässä vaiheessa tule puuttua sääntelyllä taksipalvelujen hintatasoon tai hinnoittelumalleihin. Hinnoitteluvapauden rajoittaminen johtaisi helposti mm. kilpailun vähentymiseen ja tarjonnan supistumiseen. Suurin osa hinnoittelussa koetuista epäkohdista liittyy ennalta tilaamatta alkaviin matkoihin, joiden osalta liikenne- ja viestintävirasto on jo antanut hintojen ilmoittamista koskevan määräyksen. Sen mukaan hinnasto on esitettävä ajoneuvon oikealla puolella matkustajan helposti havaittavassa paikassa. Ennen muihin korjaustoimenpiteisiin ryhtymistä tulee seurata määräyksen vaikutuksia asiakkaiden kokemuksiin.

HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI

Marko Silen
johtaja

Tiina Pasuri
maankäyttö- ja liikenneasioiden päällikkö