

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:

-

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

-

**Huomionne taksinkuljettajan 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:**

Ilmoitusvelvollisuus on jäänne taksisääntelystä, taksien saatavuus perustuu nykyään markkinaehtoisuuteen. Ei voi olla mitään kaiken kattavaa kansallista saatavuutta, alueelliset erot voivat olla suuret ja ratkaisut niihin paikalliset jos vain tahtoa ja halua on. Paikallisesti voidaan asia ratkaista, mutta taksiyrittäjä ei ole yhteiskunnan pelastusarmeija, vaan yrittäjä jonka toiminnan tulee olla kannattavaa, myös kilpailluilla taksimarkkinoilla. Jos jollain tietyllä alueella tai tietyssä aikana on puutetta taksien saatavuudessa, on saatavuutta ostettava sen tahon joka saatavuutta haluaa. Yrittäjät varmasti myyvät päivystyspalveluitaan mielellään jos niille on tarvetta.

Se, että taksiyrittäjät saisivat sopia keskenään päivystyksistä, on sinällään absurdi. Hiljaisina aikoina taksiyrittäjän kannattaisi päivystää vain jos toinen taksiyrittäjä ei ole samaan aikaan ajossa, jotta päivystävälle muodostuisi edes kohtuullinen kassa päivystyksen ajalta. Tämä tarkoittaisi alueellisesti, toimiakseen, että kaikki alueella toimivat, alueelle toisaalta tulevat useat eri yrittäjät olisivat tämän saman sopimuksen (kartellin) piirissä. Nykytilanteessa, kun ei ole asemapaikkoja, niin tämän toteuttaminen ei edes toimi käytännössä, kun kuka tahansa kilpailija voi täyttää tuon "tyhjiön" ja tulla ajamaan samaan aikaan päivystävän kanssa samaa aluetta. Tämän tyyppinen hiljaisten aikojen "markkinoiden jakaminen" on vain ilman laittamista pussista toiseen. Ainoa ratkaisu on, että päivystystä haluava taho tilaa päivystystä kilpailutuksen kautta.

## Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Oleellista varmaan lienee se mikä on autoista muodostuvien muiden laitteiden tietojen tallennuksen paikka. Jos itse laite, niin laite on epärehellisin tarkoituksin hukattavissa. Alkuperäisessä taksiuudistuksessa toivotettiin digi digi -teemaa. Tässä olisi toteutuksen paikka, taksiautojen data kerättäisiin suoraan yhteiskunnan ylläpitämään pilvipalveluun, josta se on viranomaiskäytettävissä. Siihen voidaan kerätä kaikki tarvittava vähimmäisdata jota seurantaa varten tarvitaan.

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

Oleellista on ettei uudistettava laki tai asetus taksamittareista muodosta kansallista säädöstä, joka antaa suomalaisille taksamittaritoimittajille lähes monopoliaseman kaltaisen aseman, jolla

taksareiden lypsäminen jatkuu myös tulevaisuudessa. Esityksen sivulla 35 olevat arviot taksamittareiden hinnoista ovat osittain oikein, mutta osittain myös alakantissa. Jossain tapauksessa taksamittarin ostaminen ei ole edes mahdollista, kyseeseen tulee vain pakkovuokraaminen ja hintaa voi kertyä viidessä vuodessa noin 16000 euroa (sis. alv.). Ei siis mitään tonnin kahden taksamittareita vaikka näin on annettu yleisesti ymmärtää.

Taksamittareiden tai muu-laitteiden kokonaiskustannukset ovat lisäkuluja jotka siirtyvät näin ollen myös kuluttajahintoihin. Tosin markkinaehtoisessa ympäristössä näiden näkeminen ja huomioiminen on vaikeata, koska markkinatilanne ja kilpailu vaikuttaa. Taksimarkkinoilla on tällä hetkellä tarjolla kustannusnäkökulmasta tarkasteltuna alihinnoiteltuja kyytejä, joissa asiakas maksaa vain osan matkan hinnasta, uskoen, että kyse on todellisesta taksimatkan hinnasta. Todellisuudessa näissä taksiyrittäjää kompensoidaan toimijan puolelta näistä ajoista. Tämä on aggressiivista markkinoillepääsyn strategiointia, jotta päästäisiin Suomen markkinoille, kyse ei pysyvistä halvasta hintatasosta. Tästäkin huolimatta jonkin tasoinen kustannus muodostuu taksamittareista tai muu-laitteista, jotta saavutetaan riittävä seuranta ja se on hyväksyttävä.

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

Ehdottomasti pitää olla tunnuksot olemassa ennen taksiluvan myöntämistä.

**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:**

Ainoastaan autokohtainen taksilupa on toimiva, joka tai jonka kopio olisi oltava autossa mukana. Nykyinen yritys-kohtainen lupa, on se sitten autossa mukana tai ei, ei takaa yhtään mitään mistään. Nykyisen luvan voisi tarvittaessa kopioida vaikka kaverin ja kaverin kaverin autoon. Heillähän voi olla keskenään näennäinen suullinen vuokrasopimus siitä, että auto ajaa luvan haltijan auton. Nykyinen taksilupa kun ei ole missään kytköksessä itse autoon, ei niin missään. Auto voi olla kenen tahansa omistuksessa ja rekisterissä, mutta sekö kopioitu paperi sitten autossa pelastaa tilanteen huijauksilta? Vielä tuon lisäksi kun vara-auton ei tarvitse olla luvanvaraiseen käyttöön rekisteröity, niin soppa on valmis ja huijareita varmasti löytyy. Poliisi tarkastaa, että onko autossa taksilupa, silläkö homma selviää, että kaikki on niin kuin pitää? Miten, miten se selviää taksiluvasta, että kaikki on ok, ei mitenkään! Niin kauan aikaa kuin tämän tyyppiset huijaukset ovat mahdollisia annetaan huijareille luvallisesti kilpailuetua toisiin takseihin nähden.

**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:**

Taksikuljettajan ajolupa oltava autossa esillä asiakkaan nähtävillä näkyvällä paikalla. Kyseessä on viranomaisen myöntämä lupa, että kyseinen henkilö on täyttänyt taksinkuljettajan vaatimukset. Mikään muu nimitieto tai vastaava tieto autossa esillä ei korvaa tätä korttia.

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

Tämä on hyvä, taksitolpalla, kaduilla, ravintoloiden edustoilla ja muualla asiakkaita "metsästettäessä" kupu tulisi olla pakollinen. Sen sijaan sopimuskykydeissä kuvun pakollisuutta ei saa olla, asiakkaat tilaa autoja myös ilman kupua. Erillinen sopimuspaperi tilauksen kuvuttomuudesta ei ole tätä päivää, digiaikana.

Kupua helpompi, aivan kaikkia helpottava ratkaisu olisi taksien yhtenäinen rekisterikilpi. Silloin kuka tahansa näkee, että auto on asianmukaisesti rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön ja autossa on tuolloin myös oikeat vakuutukset. Tuolloin myös asiakkaat näkisivät että esim. kuvuttomilla uber-takseilla on asianmukainen kilpi autossa ja auto luvanvaraisessa käytössä ja taksivakuutuksetkin autossa. Tämä tahtoo unohtua helposti, asiakkaita nykyään kuljetellaan paljon yksityisrekisterissä olevilla autoilla, eikä autoissa näin ollen ole taksiauton vakuutuksen kattavuutta.

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

Pakollisella koulutuksella tai sen läpäisyllä voidaan parantaa sitä mahdollisuutta, että uudet yrittäjät tietävät ja ymmärtävät mitä erilaisia velvollisuuksia yritystoimintaan liittyy. Ettei kaikki se raha joka myyntinä tulee, ole omaa rahaa. Koulutus ei tosin poista sitä tosiasiaa, että vilpillisesti toimivat toimivat edelleen vilpillisesti. Perustetaan taksiryitys, ostetaan auto osamaksulla ja tehdään rahaa niin paljon ja niin nopeasti kuin mahdollista, jätetään velvoitteet suorittamatta ja lopuksi kaadetaan toiminta. Perustetaan seuraava ja jatketaan samalla tapaa. Näissä tapauksissa ei ole edes tarkoitus "oppia" yritystoiminnasta, vaan etsiä tehokkaasti yhteiskunnan antamat porsaanreiät ja hyödyntää ne.

Yrittäjäkoulutuksen koe tai läpäisy nettikokeena on kuolemaan tuomittu ajatus. Tämä vain luo pimeään sivubisneksen, asiaa osaava suomenkielinen kaveri myy palveluita, kokeen läpäisemiseksi, tekee ne puolesta kun asianomainen seuraa vierestä.

## Taksipalveluiden hinnoittelu

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

Nykyaikainen duol-hinnoittelu, jossa mitataan lähtömaksun päälle matkan pituutta ja matkaan käytettyä aikaa, on järkevä. Yrittäjille ja taksitoimijoille jää vielä mahdollisuus tehdä niiden välillä painotuksia, oman toiminnan ja markkinoinnin mukaisesti.

Mitään hintakattoa taksipalveluille ei voi asettaa vapaassa kilpailussa, jossa taksilupien saanti ei ole säänneltyä. Vanhan lain aikana tämä oli mahdollista koska taksilupien määrä oli rajoitettu.

Kaikkiin yhteiskunnan kilpailutuksiin tulisi säätää vähimmäisvaatimuksena hinnannääräytymisperusteet, jotka pohjautuvat sekä ajettuun matkaan että palvelussa käytettävän

ajan mukaan. Tulisi määritellä, että aikaveloitus aletaan laskemaan siitä hetkestä kun taksi on saapunut sovitusti asiakkaan saataville. Tulisi myös vähimmäisvaatimuksina määritellä, että mm. avustus- ja palvelulisät kuuluvat maksettaviin lisämaksuihin kun niitä tarjotaan. Ilman näitä vähimmäisvaatimuksia osassa yhteiskunnan kilpailutuksia esitetään hinnoittelumalleja, jotka pohjautuvat vain ajatun matkan pituuteen sekä rajattuun määrään lisämaksuja. Tämän tyyppiset hinnoittelumallit sopivat ainoastaan rahtipuolelle kun kuljetetaan suuria määriä elotonta materiaalia, ne eivät sovi taksipuolelle, jossa palvellaan asiakkaita yksilöllisesti, ihmisinä.

Nykyinen Trafin 100 euron hintaraja, josta on erikseen asiakkaan kanssa sovittava on monessa tilanteessa hankala, varsinkin jos matkan hinta pitäisi sopia ennakkoon kiinteänä hintana. Ensimmäisenä on arviointi siitä, että tuleeko matka maksamaan yli tuon toi jonkin toisen rajan. Toisekseen nykyinen sääntö, että asiakkaan kanssa pitäisi tehdä erillinen kirjallinen sopimus jos matkan hinta mahdollisesti ylittää 100 euroa, on täysin absurdi. Ei kukaan asiakas allekirjoita mitään ihme sopimuslappua, jonka taksikuljettaja antaisi tuossa tilanteessa allekirjoitettavaksi, se on vähintäänkin epäilyttävää. Ei kuluttajat tietä edes koko rajan olemassa olosta. Kolmanneski, jos näistä pitäisi tehdä erillinen kiinteä hintainen sopimus aina kun jokin oletettu raja ylittyy, niin matkaan voi tulla yllättäviä mutkia matkalla vaikka ajetaankin sovittu reitti pisteestä A pisteeseen B. Asiakas voikin haluta matkalla, että käydään Alkossa, kaljakaupassa, kusella jne. ja tuolloin matka ei olekaan enään se mitä oli tarkoitettu.. mutta sopimus on sopimus.. ei toimi. Reilumpaa on se, että asiakkaalla on tiedossa kyseisen taksin hinnanmääräytymisperusteet ja taksin tulee antaa vaikkapa arvio matkan hinnasta asiakkaan niin pyytäessä.

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

Vertailuhinta ei toimi taksikäytössä samalla tapaa tai yhtä luotettavasti mitä esim. elintarvikekaupoissa myytävissä tuotteissa, jotka perustuvat vain yhteen suureeseen, painoon tai tilavuuteen. Kuitenkin jokainen mittarilla ajettu matka on yksilöllinen, eikä siten vertailukelpoinen keskenään. Toista on ostaa tuotteita kiloperusteisella vertailuhinnalla, siinä vertailuhinta toteutuu joka ostokerralla. Taksin vertailuhinta ei anna asiakkaille mitään lisäarvoa, eikä luotettavaa tietoa matkan lopullisesta hinnasta. Vertailuhinta toteutuisi ainoastaan, jos käytössä olisi lähtöhinta ja matkan pituuden hinta ilman matka-aikaa. Mutta se taas ei olisi realistinen koska asiakkaan tulee maksaa myös siitä ajasta, jona taksi on asiakkaan käytettävissä.

Esityksessäkin mainitaan "että esimerkkimatkan hinnat olisivat edes jollain tavalla vertailukelpoisia keskenään", joka tarkoittaa sitä, että ne eivät ole vertailukelpoisia. Ja kun eivät ole, niin niihin ei voida luottaa, ovat siis aivan diipa daapaa. Ei kannata tehdä sellaista lakimuutosta, millä ei ole mitään arvoa.

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

Mikään enimmäishinnoittelu ei kuulu markkinehtoiseen kilpailuun. Yhteiskunnan kilpailutuksissa, jos ne on enimmäishinnoiteltuja, yrittäjille tulee kohtuuton investoinnin riski kun sopimuskyytien määrätkään eivät ole taattuja edes kilpailun läpäistyä.

## Vaikutusten arviointi

### Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:

Koulutuksen kustannukset ovat marginaalisia siihen verrattuna mitä taksamittareista vuosien varrella tulee maksuun.

## Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

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

-

## Muita huomioita esitysluonnoksesta

### Huomionne muista mahdollisista asioista:

Takseihin oma rekisterikilpi

Kaikkein oleellisin asia on jäänyt luonnoksesta pois, taksien, luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen autojen, erilainen rekisterikilpi. Rekisterikilvestä aivan jokainen näkee heti, että auto on asianmukaisesti rekisteröity ja autossa on sen mukainen taksivakuutus. Tämä itsessään olisi vahva näyttö myös kuluttajille, että nyt ollaan oikealla ja rehellisellä asialla. Tähän verrattuna kuljettajan nimi tai yrityksen y-tunnus auton sisällä on aivan hyttysen pissaa niin sanotusti. Rekisterikilpien väärentäminen on kaikkein vaikeinta, mutta aivan kaikkea muuta voidaan jättää kertomatta, näyttää mitä halutaan. Auton sisällä voi olla vaikka veljen tai serkun nimi. Autossa voi olla vaikka kopio taksiluvasta, joka on serkun firman, jolle maksetaan kuukaudessa pikkusumma vuokraa mutta todellisuudessa ajetaan täysin pimeänä. Taksilupa ja sen tiedot kun ei nykyään ole millään tavoin linkitetty itse autoon, se on täysin irrallinen.

Viranomaisvalvonnassa on huomattu taksien tunnistamisen ongelma. Edelleen kaikkein helpoin tapa on ottaa käyttöön luvanvaraiseen käyttöön rekisteröidyille autoille oma rekisterikilpi. Tuolloin niin asiakkaat kuin viranomaiset näkee helposti, että mistä autosta on kyse. Samoin uberin-tapaisissa appipalveluissa olevat autot tunnistetaan helposti, näissähän jo palvelun tuottajan sääntöihin kuuluu, ettei autoissa saa olla taksikupua. Myös viranomaiset voivat helpommin havaita luvattomat "veronkierto-uberit" liikenteessä kun yksityisrekisterissä olevat autot hakevat asiakkaita katukuvassa.

Eli ei tarvita mitään kupupakkoa, muuta kuin taksitolpille, kun rekisterikilpi näyttää kaiken oleellisen. Se ei myöskään estä premium-palveluita toimimasta, he kun ajavat kuvutta joka tapauksessa.

Tämän toteuttaminen on myös helppoa. Vaihdetaan luvanvaraisessa rekisterissä oleviin autoihin uuden väriset, mutta samoilla tunnuksilla olvet kilvet määräaikaan mennessä.

Seuraava skenario on täysin mahdollinen ja näitä varmasti löytyy nyt ja myös tulevan muutoksen jälkeen, jos ei saada takseihin omaa rekisterikilpeä. Serkulta saadaan taksiluvan kopio, josta maksetaan hänelle joku sopiva summa. Lupaa pidetään autossa mukana ja näytetään poliisille tarvittaessa. Poliisi tarkastaa auton omistajan ja omistaja onkin kyseinen kuljettaja, mutta taksiluvassa on eri omistaja. Mutta ei siinä mitään, taksilupaahan ei ole sidottu autoihin ja tämä on vara-auto, varsinainen auto on huollossa tänään. Tässä ajetaan serkulle palkollisena vara-autolla, joka on kuljettajan omistama, kuulostaa täysin lain mukaiselta touhulta. Todellisuudessa siinä ajetaan luvanvaraiseen käyttöön rekisteröimättömällä autolla yksityisvakuutusin, pimeänä taksina käteiskyydein. Yöllä ravintoloiden edustalla tähän taksihuijariin kukaan ei kiinnitä mitään huomiota, asiakkaat vain hyppäävät rattaille kun auto kuin auto pitää saada kun ollaan kovin hiprakassa. Myöskään vieressä partioiva poliisi ei jaksaa kiinnittää asiaan mitään huomiota, basaarimeininki on tullut Suomeen.

#### Taksilupa ja taksifirmojen tehtailu

Taksilupa, niiden määrä, tulisi sitoa osittain myös hakijaan, liikenteestä vastaavaan henkilöön. Ettei ole mahdollista hakea uusia lupia kuin automaattista. Nykyolosuhteissa on äärimmäisen helppo perustaa uusia taksiyrityksiä kun edellinen ajetaan tarkoituksellisesti verotuksellisista syistä alas tai konkurssiin.

#### Taksimatkojen hintojen nousu

Säänneltyyn taksilupien määrään sopi yhteiskunnan määrittelemät enimmäishinnat, koska siinä markkinat oli jaettu autojen määrälle. Hintojen nousu vapautuksen jälkeen oli luonnollista, koska jokaisen auton kyytien määrä väheni autojen määrän kasvun myötä. Kyse ei ole kustannusten nousupaineesta vaan kyytien määrän vähentymisestä, joka tulee korvata korkeammalla hinnalla. Ainoastaan markkinaehtoinen hinnoittelu on toimiva kun autojen määrää ei ole rajattu. Jos nykytilanteessa asetettaisiin enimmäishinnat, romahtaisi taksien saatavuus kannattamattomuudesta johtuen.

Hindström Jari  
JH Taksi