

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:**

Liikennekaarta valmistellessa silloista liikenneministeriä varoitettiin avaamasta alaa liian totaalisesti, mutta ministeri totesi varoituksen olevan kehityksen jarruttamista. Joskus voisi olla hyvä kuunnella erilaisia tahoja vakavasti ja ajaa muitakin kuin omia ja omien sidosryhmien etuja.

Taksiliikenteen korjaussarjaa tehtäessä tulisi vihdoin erotella toisistaan taksi- ja tilausajo eli kutsuliikenne. Tiivistäen tulisi vihdoin ymmärtää, että henkilöautolla voidaan toimittaa muutakin henkilökuljetuspalvelua kuin taksia.

Merkittävin ero on tilaustapa, jossa asiakas valitsee taksin "lennosta" tietämättä etukäteen palveluntarjoajaa tai hintaa. Kutsuliikenteessä eli tilausajoissa asiakas tietoisesti tilaa valitsemansa ja luottamansa palvelun ja sen tarjoajan tiedostaen hintaperusteen tai tilaamalla palvelun kiinteään hintaan. Myös palveluntarjoaja on tällöin tunnettu, auto tunnistettu ja tarjoava yritys vastaa menestyksestään markkinoilla palvelun laadulla ja hinnoittelulla toisin kuin taksissa, joka voi aina saapua taksiasemalle ja kaduille metsästämään satunnaisasiakkaita. Tällöin myös kuljettajan koulutusvaatimus taksissa tulisi olla korkeampi, sillä tilausajossa markkinatalous pitää huolen laadusta siinä missä ravintoloissa, linja-autoissa, hotelleissa tai vakuutusyhtiöissäkin. Vertauskohtana taksi- ja kutsuliikenteelle toimii esimerkiksi bussiliikenteen HSL ja Lehtimäen Liikenne, jossa toinen toimii kilpailutetuilla reiteillä määritellyin sopimushinnoin ja noutaa asiakkaansa asemalta sinisin bussein, kun taas toinen ajaa asiakkaan tietoisesta tilauksesta tilausajoja vapaavalintaisin hinnoitteluin ja autoin.

### 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:**

Taksiliikenteen korjaussarjaa tehtäessä tulisi vihdoin erotella toisistaan taksi- ja tilausajo eli kutsuliikenne. Tiivistäen tulisi vihdoin ymmärtää, että henkilöautolla voidaan toimittaa muutakin henkilökuljetuspalvelua kuin taksia.

Taksiliikenteessä koulutus on välttämätön ja vaatimustaso korkeampi kuljettajan ollessa asiakkaalle pääosin sattumanvarainen. Kutsuliikenteessä asiakas tilaa luottamaltaan toimijalta kuljetuksen ja palveluntarjoaja vastaa laadunvalvonnasta liiketoiminnallaan.

**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:**

Liikenneyrittäjän tulisi toimittaa vuosittainen selvitys luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröidyn ajoneuvon/ajoneuvojen kilometreistä ja liikevaihdosta. Vuosittainen luvanvaraisen ajoneuvon katsastus kirjaa katsastusajankohdan kilometrit Traficom:n järjestelmään, josta viranomainen voi tiedot varmentaa. Myös mahdollinen pakollinen katsastus tammikuussa tekisi kilometriseurannasta yhdessä liikevaihdon kanssa yhtenevän kaikilla toimijoilla.

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

Taksiliikenteen korjaussarjaa tehtäessä tulisi vihdoin erotella toisistaan taksi- ja tilausajo eli kutsuliikenne. Tiivistäen tulisi vihdoin ymmärtää, että henkilöautolla voidaan toimittaa muutakin henkilökuljetuspalvelua kuin taksia.

Kiinteisiin taksamittareihin ei tule palata. Digitaalisen laitteiston ja ohjelmiston tulee riittää ja olla pätevä vuonna 2020. Tilausajopalveluissa/kutsuliikenteessä ajoneuvon vaihto perustuu kysyntään eli tarvittaessa nopeaan vaihtuvuuteen, eikä tällöin kiinteiden laitteiden poraaminen ja ruuvaaminen nykypäivän edustusautoon ole järkevää tai perusteltua.

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

Ehdottoman kannatettavaa.

**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:**

2020 digitaalisessa maailmassa ei tule lailla vaatia pitämään paperista asiakirjaa mukana autossa. Sähköisen luvan esittämisen tulee olla riittävä viranomaisen järjestelmien lisäksi.

**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:**

Taksiliikenteen korjaussarjaa tehtäessä tulisi vihdoin erotella toisistaan taksi- ja tilausajo eli kutsuliikenne.

Kutsuliikenteessä asiakas tilaa luottamaltaan toimijalta kuljetuksen ja on tällöin tietoinen ja mahdollistettu tarkistamaan asian muuten kuin autoon kiinnitettävästä todistuksesta.

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

Taksiliikenteen korjaussarjaa tehtäessä tulisi vihdoin erotella toisistaan taksi- ja tilausajo eli kutsuliikenne. Tiivistäen tulisi vihdoin ymmärtää, että henkilöautolla voidaan toimittaa muutakin henkilökuljetuspalvelua kuin taksia.

Taksivalaisimen pakkoa ei tule missään tapauksessa kirjata lakiin vaatien sitä myös tilausajo/kutsuliikenteeseen. Muu luvanvaraisen liikenteen tunnus esim. vanhaa verotarraa muistuttava tarra tuulilasissa on toimiva vaihtoehto.

Maailmalla tilausajoliikenteen eri muodot, edustusajot ja muut ulkoisena tilauspalveluna käytettävät yritysajot ja vastaavat eivät kaipaa taksivaloa vaan sen pakon tulee kohdistua nimenomaan taksiliikenteeseen, ei muuhun henkilöliikenteeseen.

**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:**

Taksiliikenteen korjaussarjaa tehtäessä tulisi vihdoin erotella toisistaan taksi ja tilausajo eli kutsuliikenne. Tiivistäen tulisi vihdoin ymmärtää, että henkilöautolla voidaan toimittaa muutakin henkilökuljetuspalvelua kuin taksia.

Taksiliikenteessä hintojen enimmäissäätely, hintojen esittämisvelvoite ja kassapäätte ovat välttämättömiä satunnaiskuluttajan turvaamiseksi. Tilausajossa/kutsuliikenteessä asiakas tietoisesti tilaa valitsemansa ja luottamansa palvelun tiedostaen hintaperusteen tai tilaamalla kyydin kiinteään hintaan.

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

Taksiliikenteen korjaussarjaa tehtäessä tulisi vihdoin erotella toisistaan taksi ja tilausajo eli kutsuliikenne. Tiivistäen tulisi vihdoin ymmärtää, että henkilöautolla voidaan toimittaa muutakin henkilökuljetuspalvelua kuin taksia.

Taksiliikenteessä perusteltua, kutsuliikenteessä ei.

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

-

## Vaikutusten arviointi

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

-

## Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

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

-

## Muita huomioita esitysluonnoksesta

### Huomionne muista mahdollisista asioista:

Taksiliikenteen korjaussarjaa tehtäessä tulisi vihdoin erotella toisistaan taksi- ja tilausajo eli kutsuliikenne. Tiivistäen tulisi vihdoin ymmärtää, että henkilöautolla voidaan toimittaa muutakin henkilökuljetuspalvelua kuin taksia.

Merkittävin ero on tilaustapa, jossa asiakas valitsee taksin "lennosta" tietämättä etukäteen palveluntarjoajaa tai hintaa. Kutsuliikenteessä eli tilausajoissa asiakas tietoisesti tilaa valitsemansa ja luottamansa palvelun ja sen tarjoajan tiedostaen hintaperusteen tai tilaamalla palvelun kiinteään hintaan. Myös palveluntarjoaja on tällöin tunnettu, auto tunnistettu ja tarjoava yritys vastaa menestyksestään markkinoilla palvelun laadulla ja hinnoittelulla toisin kuin taksissa, joka voi aina saapua taksiasemalle ja kaduille metsästäämään satunnaisasiakkaita. Tällöin myös kuljettajan koulutusvaatimus taksissa tulisi olla korkeampi, sillä tilausajossa markkinatalous pitää huolen laadusta siinä missä ravintoloissa, linja-autoissa, hotelleissa tai vakuutusyhtiöissäkin. Vertauskohtana taksi- ja kutsuliikenteelle toimii esimerkiksi bussiliikenteen HSL ja Lehtimäen Liikenne, jossa toinen toimii kilpailutetuilla reiteillä määritellyin sopimushinnoin ja noutaa asiakkaansa asemalta sinisin bussein, kun taas toinen ajaa asiakkaan tietoisesta tilauksesta tilausajoja vapaavalintaisin hinnoitteluin ja autoin.

Liikennekaaren myötä tilausajopalvelut on viimein saatu rantautumaan Suomeen kuten niitä on muualla maailmassa totuttu näkemään. Palvelumalli on eri kuin taksilla, eivätkä nämä ole kilpailevia keskenään itse palveluina. Merkittävin ero on asiakkaan valintaperuste ja -mahdollisuus.

Järviö Vesa  
Helsinki Limo

Kovanen Lauri  
Helsinki Limo