

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:**

Kilpailu- ja kuluttajaviraston näkemyksen mukaan nykytilanteen kuvaus on oikeasuuntainen. Taksipalvelujen saatavuuden osalta KKV kuitenkin toteaa, että KKV:n tietojen perusteella kilpailulain tulkintakysymykset eivät ole laajasti estäneet taksiryttäjiä sopimasta ajovuorojärjestelyistä, vaan useilla välitysyhtiöillä on ollut käytössä erilaisia ajovuorojärjestelyjä myös liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen (ks. myös KKV:n lausunto liikenne- ja viestintäministeriön taksisääntelyn toimivuutta käsitelleeseen arviomuistioon).

### Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannattaa ehdotusta.

#### **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:**

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan taksiliikenteen hyväksytyyn koulutusorganisaation johtajalta edellytettäisiin opettajalle asetettujen vaatimusten lisäksi voimassa olevaa taksinkuljettajan ajolupaa sekä vähintään yhden vuoden kokemusta päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta tai käytännön kokemusta alalta. Kilpailu- ja kuluttajaviraston tulkinnan mukaan nämä edellytykset koskisivat myös niitä koulutusorganisaatioita, jotka tarjoaisivat pelkästään liikennepalvelulain 6 a §:ssä tarkoitettua yrittäjäkoulutusta.

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan yrittäjäkoulutuksen tavoitteena olisi antaa alalle pyrkiville uusille yrittäjille tarpeellisia talous- ja liiketoimintataitoja sekä tietämystä keskeisimmistä

yritystoiminnan velvoitteista. Kilpailu- ja kuluttajaviraston näkemyksen mukaan koulutusorganisaation johtajalle asetettavat edellytykset koskien taksinkuljettajan ajolupaa sekä toimialakokemusta voivat rajoittaa yrittäjäkoulutusta tarjoavien koulutusorganisaatioiden määrää tai jopa poissulkea sellaiset koulutusorganisaatiot, jotka muutoin olisivat kykeneviä tarjoamaan yrittäjäkoulutusta. Edelleen ehdotetuissa koulutusorganisaation edellytyksissä on riski, että koulutusta tarjoavat pääasiassa taksialan toimijat, kuten esimerkiksi välityskeskukset. Alueellisilla välityskeskuksilla on vahva asema suhteessa autoilijayrittäjiin ja usein autoilijayrittäjät myös omistavat välityskeskusta. Välityskeskusten asemaa ei tulisi vahvistaa entisestään sillä, että ne olisivat myös tosiasiasa alueellisesti ainoita edellytettyä koulutusta tarjoavia tahoja.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston arvion mukaan yrittäjäkoulutukselle asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa, vaikka yrittäjäkoulutusta tarjoavan koulutusorganisaation opetuksesta vastaavalta johtajalta ei edellytettäisi taksinkuljettajan ajolupaa tai taksialan kokemusta.

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

Ei huomioita.

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

Ei huomioita.

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

Ei huomioita.

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

Ei huomioita.

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

Kilpailu- ja kuluttajaviraston näkemyksen mukaan on hyvä, että sanktiomekanismi vilpilliselle menettelylle on olemassa. Koska kokeen tarkoituksena on osoittaa, että kokelaalla on taksinkuljettajan tehtävässä tarvittavat tiedot, taidot ja osaaminen mm. matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, on tärkeä varmistaa, että näin todella on, ja että vilpistä on seuraamuksia.

## Taksipalvelujen saatavuus

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

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannattaa ehdotusta.

## Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Kilpailu- ja kuluttajavirasto viittaa tältä osin taksisääntelyn toimivuutta käsitelleeseen arviomuistioon antamaansa lausuntoon. Virasto myös toteaa, että taksikyydeistä välineneutraalilla tavalla kerättävät vähimmäistiedot palvelevat kuluttajan turvallisuutta ja helpottavat jälkikäteen esimerkiksi laskutuserimielisyyksien ja virheiden selvittelyä.

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

Kilpailu- ja kuluttajaviraston näkemyksen mukaan hallituksen esitysluonnoksen mukainen velvoite käyttää taksamittareita saattaa estää sellaiset liiketoimintamallit, joissa taksikyydeistä annetaan tilaushetkellä esimerkiksi sovelluksen kautta hinta-arvio tai hinnan vaihteluväli, ja lopullinen hinta täsmentyy kyydin saavuttua perille tai kyydin muuten päättyessä matkan todellisen keston ja pituuden mukaan. Erilaisten liiketoimintamallien poissulkeutuminen voi vähentää taksimarkkinoilla käytävää kilpailua.

Ehdotettu vaihtoehto on parempi kuin kaikkien kyytien osalta sovellettava taksamittaripakko, joka voisi vähentää olennaisesti kilpailua markkinoilla kuluttajien edun vastaisesti eikä taksamittari ole kuluttajansuojelun kannalta välttämätön, vaan kuluttajansuojan asettamat vaatimukset aikaan tai matkaan perustuvan hinnoittelun todentamiseksi voidaan toteuttaa välineneutraalilla tavalla.

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

Ei huomioita.

### **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:**

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannattaa ehdotusta.

### **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:**

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannattaa ehdotusta.

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

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannattaa ehdotusta. Viraston näkemyksen mukaan ehdotus helpottaa kuluttajien kannalta taksin tunnistamista taksiksi ja viranomaisvalvontaa.

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

Kilpailu- ja kuluttajaviraston käsityksen mukaan laintasoiset koulutus- ja tutkintovelvoitteet ovat omiaan nostamaan alalle tulon kynnystä. On tärkeää, että mahdolliset koulutus- ja tutkintovelvoitteet sekä muut vaatimukset on mitoitettu oikein suhteessa havaittuihin ongelmiin.

## Taksipalveluiden hinnoittelu

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

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannattaa ehdotusta.

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

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannattaa esimerkkihinnan ilmoittamista (3 mom.). Sen sijaan virasto ei kannata hinnan sopimisen kytkemistä esimerkkihintaan, koska ehdotettu säännös tekee sopimushinnan hahmottamisen kuluttajille vaikeammaksi kuin nykyinen säännös, eikä tuo siihen olennaista lisäarvoa. Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannattaa tältä osin siksi vanhassa säännöksessä pitäytymistä, joka on viraston näkemyksen mukaan selkeä.

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

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannattaa lain säilyttämistä ennallaan tältä osin, eli sitä, että liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa enimmäishinnan yleisimmin käytetyille taksiliikenteen palveluille, mukaan lukien erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen palveluille.

## Vaikutusten arviointi

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

Vaikutusarvio on tehty perusteellisesti ja monipuolisesti, mutta sen tekemistä on vaikeuttanut perusaineistojen huomattavat puutteet. Kilpailu- ja kuluttajavirasto toivoo, että jatkossa vaikutusarviointien tekijöillä on käytettävissä kattavammat ja yksityiskohtaisemmat tiedot kyydeistä, mikä parantaisi vaikutusarvioinnin edellytyksiä.

## Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

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

Ei huomioita.

## Muita huomioita esitysluonnoksesta

### **Huomionne muista mahdollisista asioista:**

Kilpailu- ja kuluttajaviraston näkemyksen mukaan taksimarkkinoiden toimivuuteen liittyy kaksi keskeistä haastetta. Ensinnäkin alueelliset välityskeskukset ovat usein alueen taksiryttäjien omistamia ja usein myös uusien ryttäjien on välttämätöntä saada joitakin palveluja välityskeskuselta. Toisekseen julkisesti tuettujen kyytien järjestämisellä on huomattava vaikutus taksimarkkinan toimivuuteen useilla alueilla. Nämä seikat tulisi ottaa huomioon valmistelutyössä.

Julkisesti tuettujen kyytien osalta Kilpailu- ja kuluttajavirasto toteaa, että hallituksen esitysluonnoksessa on pääpiirteittäin käsitelty julkisesti tuettuja kyytejä, voimassa olevaa sääntelyä sekä käynnissä olevaa säädöstyötä. Kilpailu- ja kuluttajaviraston näkemyksen mukaan olisi ensiarvoisen tärkeää, että julkisesti tuettujen kuljetusten hankinta- tai järjestämistapoja arvioitaisiin rinnakkain muiden ehdotettujen muutosten kanssa. Valtakunnallisesti julkisesti tuettujen kyytien osuus taksimarkkinoista on noin 40 prosenttia. Harvempaan asutetuilla alueilla julkisesti tuetut kyydit saattavat muodostaa vielä tätäkin huomattavasti suuremman osan yksittäisen taksiyrittäjän liikevaihdosta.

Kilpailu- ja kuluttajavirastossa kertyneiden alaa koskevien havaintojen mukaan julkisesti tuettujen kuljetusten toteutustavoilla on erittäin merkittävä vaikutus sekä markkinan rakenteisiin että taksimarkkinan toimivuuteen ja kilpailuun. Tähän liittyen hallituksen esitysluonnoksessa nostetaan esiin sosiaali- ja terveysministeriön tilaama selvitys Kela-taksien kilpailutusikäntöjen ja siihen liittyvien säännönmuutostarpeiden arvioimiseksi. Selvityksen osalta Kilpailu- ja kuluttajavirasto kuitenkin toteaa, että viraston tietojen perusteella selvityksessä ei ole huomioitu eri hankintatapojen vaikutuksia taksialan kilpailuun tai markkinan rakenteisiin. Viraston näkemyksen mukaan julkisesti tuettujen kyytien hankinta- ja järjestämistapojen vaikutuksia taksimarkkinan kilpailulle ja rakenteelle tulisi selvittää.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on käsitellyt taksimarkkinaselvityksessään perinteisten välityskeskusten omistusrakenteen vaikutuksia taksimarkkinoiden kilpailulle. Viraston havaintojen perusteella Suomessa taksimarkkinoiden kilpailun kannalta ongelmallinen asetelma syntyy siitä, että tyypillisesti perinteinen tilausvälityskeskus on välitysalueella toimivien keskenään kilpailevien taksiyrittäjien omistuksessa. Viraston havaintojen perusteella omistusrakenne, joka on vielä usein yhdistettynä taksiyrittäjien muodostaman hallituksen päätöksentekomalliin, johtaa tilanteeseen, jossa välitysyhtiö ei aina toimi itsenäisesti voitontavoittelutarkoituksessa, vaan pyrkii sen sijaan maksimoimaan omistaja-autoilijoiden voitot tai suojelemaan alalla jo toimivien taksiyrittäjien liiketoimintaa. Useilla alueilla autoilijayrittäjät ovat riippuvaisia välityskeskusten palveluista. Kilpailu- ja kuluttajaviraston havaintojen mukaan useat välityskeskukset ovat tosiasiallisesti estäneet uusien autoilijayrittäjien pääsyä markkinoilla ja toimintaedellytyksiä markkinoilla. Tällä omistusrakenteella ja siitä seuraavilla kannustinvinoumillla on huomattava vaikutus taksimarkkinoiden toimivuuteen ja kilpailuun.

Hämäläinen Eero  
Kilpailu- ja kuluttajavirasto