

Asia: VN/25768/2024

## **Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnokseen liikennepalvelun ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (taksit)**

### **Lausunnonantajan lausunto**

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikennepalvelulaki uudisti voimakkaasti liikennemarkkinoita. Vaikutukset taksialaan olivat suuret, koska uudistuksessa taksialan markkinat vapautettiin luopumalla lupien tiukasta määrä sääntelystä ja asemapaikka- ja päivystysvelvoitteesta. Myös hinnoittelu vapautettiin. Sääntelyn muutokset helpottivat alalle tuloa, henkilö- ja tavaraliikenteen yhdistelyä, digitalisaatiota ja alan yritystoiminnan ja yritysdynamiikan uudistumista ja monipuolistumista. Samalla syntyi uudenlaisia ongelmia, mikä on rapauttanut luottamusta taksialaan. Helsingin kaupungille tulleissa palautteissa ilmenneet epäkohdat ovat liittyneet erityisesti taksinkuljettajien liikennekäyttäytymiseen ja asiakaspalveluun.

Taksiliikenne on tärkeä osa kaupunkilaisten ja vierailijoiden liikkumista. Helsingin kaupunki pitää välttämättömänä, että hallitus puuttuu sääntelystä ja sääntelyn puutteesta aiheutuviin ongelmiin. Luottamuksen palauttaminen taksialaan – Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisesti – on ensiarvoisen tärkeää. Hallituksen esitysluonnos sisältää useita kannatettavia uudistuksia, jotka tukevat turvallista, läpinäkyvää ja luotettavaa taksiliikennettä.

Uusien toimijoiden tulo alalle ja kilpailun kiristyminen on aiheuttanut voimakkaan pistemäistä taksiliikenteen ruuhkautumista kasvukeskuksissa. Voimakas kysyntä on aiheuttanut erilaisia lieveilmiöitä, kuten taksinkuljettajien epäsovivaa käyttäytymistä sekä liikennesäännöistä piittaamattomuutta. Pääkaupunkiseudun suurissa solmukohdissa kuten satamassa ja lentokentällä on paikallisesti kilpailutettu alan toimijoita. Päärautatieaseman asema-aukiolla käynnistyy kilpailutettu toiminta kesällä 2025. Ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista tai tilan puolesta mahdollista toteuttaa vastaavanlaisia kilpailutuksia kaikkiin kohteisiin, joissa vastaavia ongelmia esiintyy. Siksi on välttämätöntä, että ongelmia ratkotaan ensisijaisesti lainsäädännön keinoin.

Huomiot taksien tunnistamista, valvontaa ja hinnoittelua koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Ennen liikennepalvelulain voimaantuloa taksilupia oli vaikea saada Helsingissä ja tiukan määrä sääntelyn vuoksi alalle tulo oli vaikeaa. Uusien toimijoiden tulo alalle on helpottanut taksien saatavuutta kasvukeskuksissa. Samalla kilpailun kiristyminen on aiheuttanut kasvukeskuksissa voimakkaan pistemäistä taksiliikenteen ruuhkautumista ja myös muita markkinoiden nopeaan vapautumiseen liittyviä ongelmia. Pääkaupunkiseudun suurissa solmukohdissa kuten satamassa ja lentokentällä tähän on vastattu kilpailuttamalla alan toimijoita. Päärautatieaseman asema-aukiolla käynnistyy kilpailutettu toiminta kesällä 2025. Lainsäädännön tulee mahdollistaa jatkossakin kiinteistöjen ja julkisten toimijoiden mahdollisuus kilpailuttaa taksipalvelut. Ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista tai rajallisen kaupunkitilan puolesta edes mahdollista toteuttaa vastaavanlaisia kilpailutuksia kaikkiin kohteisiin, joissa vastaavia ongelmia esiintyy. On välttämätöntä, että taksialaan liittyviä ongelmia pyritään edelleen ratkomaan ensisijaisesti lainsäädännön keinoin. Esimerkiksi taksivalaisimen pakollisuus ja tunnistettavuuden parantaminen on ollut tärkeä osa aiempia korjaustoimia.

Ehdotetut muutokset ovat pääosin oikeansuuntaisia. Muutoksilla pyritään palauttamaan luottamusta taksialaan, parantamaan palvelun laatua ja turvallisuutta sekä torjumaan harmaata taloutta. Lakiesityksessä ehdotetaan, että kaikissa takseissa tulee olla taksamittari. On huomioitava, että sovelluspohjaiset toimijat käyttävät omia digitaalisia järjestelmiään hinnan määrittelyyn ja maksamiseen. Taksamittarin vaatiminen myös sovelluskyytejä ajavilta ei ole siksi lähtökohtaisesti välttämätöntä. On riski, että uusi vaatimus heikentäisi teknologianeutraaliutta ja johtaisi ylisääntelyyn, yritysten kustannusten kasvuun ja siihen, että lain alkuperäinen tarkoitus alan uudistamisesta ja uudenlaisten liiketoimintakonseptien mahdollistamisesta romuttuisi. Lain uudistamisessa olisikin pidettävä huolta siihen, että epäkohtiin puututaan, mutta ylisääntelyä vältetään. On varmistettava, että sääntely mahdollistaa jatkossakin selainpohjaisten ja dynaamisten sovellusten käytön. Taksimittarin edellyttäminen vaatiikin näistä syistä jatkotarkastelua.

Sovellustaksikyytejä ajavat toimivat toisinaan myös perinteisillä taksitolpilla, jolloin taksamittari parantaisi matkustajan kuluttajansuojaa ja kokemusta selkeästä ja luotettavasta hinnoittelusta. Mikäli taksamittarivaatimus osoittautuu välttämättömäksi uudistukseksi, olisi vielä tarpeen selvittää sitä, että lainsäädännössä luokiteltaisiin vain alustaoperaattoreiden sovelluskyytejä ajavat erikseen muista taksiliikenteen harjoittajista. Rekisteröityminen jompaankumpaan luokkaan tehtäisiin esimerkiksi taksiliikenneluvan hakemisvaiheessa tai jossain muussa sopivassa vaiheessa. Jos taksikilvistä säädetään, niin ne voisivat olla esimerkiksi eri värisiä vain sovellustakseilla ja muilla takseilla. Tällöin jo sosiaalinen kontrolli ohjaisi sitä, että vain sovelluskyytejä tarjoavat eivät taksiliikennelupansa mukaisesti hakisi kyytejä taksiasemilta. Näitä koskisi myös eri sääntely taksamittarin osalta eli vain sovelluskyytejä ajavaksi ilmoittaneet eivät tarvitsisi jatkossakaan taksamittaria. Voisi olla, että suuri osa tällaisista tapauksista rekisteröityisi joka tapauksessa tällöin kaikkia taksikyytejä ajavaksi, jolloin myös taksamittari olisi heille välttämätön. Tämä ei kuitenkaan pakottaisi taksamittarin hankintaan sellaisia elinkeinon harjoittajia, jotka ajavat vain sovelluskyytejä. Hallituksen esityksessä ei ole kuvattu tällaisen vaihtoehdon ja sen vaikutusten tutkimista.

Huomiot taksikuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Tällä hetkellä lainsäädäntö ei edellytä pakollista taksikuljettajan koulutusta. Taksikuljettajan ammattiin pääsee suorittamalla hyväksytysti taksikuljettajilta vaaditun kokeen. Ehdotukseen sisältyy liikennepalvelulakiin lisättävä säännös pakollisesta vähintään 21 tunnin taksikuljettajan koulutuksesta ajoluvan saamisen edellytyksenä. Lisäksi lakiesityksessä ehdotetaan seitsemän tunnin täydennyskoulutusta ajoluvan uusimisen yhteydessä. Helsingin kaupunki kannattaa pakollista koulutusta taksikuljettajille.

Liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää, että koulutus sisältää osuuden kaupungeissa ajamisen erityisolosuhteista ja liikennesäännöistä liittyen esimerkiksi raitioteihin, pyöräliikenteen järjestelyihin sekä merkittäviin jalankulkumääriin. Myös paikallistuntemuksesta tulee lisätä osuus koulutukseen. Asiakaspalvelun takaamiseksi on erittäin tärkeää, että taksikuljettaja tietää, miten ajetaan yhteiskunnan merkittävillä peruspalveluilla, kuten sairaaloihin. Tällaiset kohteet ovat usein myös sellaisia, joihin pelkkä navigaattori ei välttämättä kerro oikeaa paikkaa jättää matkustaja. Koulutuksen ja kokeen sisällön voisi Traficomien määräyksellä esimerkiksi suurille kaupunkiseuduille määritellä erilaiseksi huomioiden paikallistuntemus. Lisäksi on tärkeää, että erityisryhmät huomioidaan riittävällä tavalla peruskoulutuksessa. Tämä lisää kuljettajien perustaitoja ja vähentää erillisistä lisäkoulutuksista yrityksille ja alalle tulijoille aiheutuvaa kustannustaakkaa.

Huomiot vaikutusten arvioinnista

On hyvä, että yksittäisistä ehdotetuista muutoksista on arvioitu yritysvaikutukset. Hallituksen esityksestä ei kuitenkaan välity selvästi muutosten yhdessä aiheuttamat kokonaisvaikutukset. Tätä tulisi vielä ehdotuksessa selkeyttää, koska muutokset kohdistuvat pitkälti samoihin elinkeinon harjoittajiin, ja siten yhdessä ne voivat vaikeuttaa merkittävästikin alalla toimimista tai sinne tulemistä. Liiallinen sääntely johtaa helposti siihen, että lakikokonaisuudesta tulee lain hengen vastaisesti uudenlaisia liiketoimintakonsepteja rajoittava eikä mahdollistava.

Yritysvaikutuksiltaan merkittävin muutos näyttäisi olevan taksamittaria koskeva sääntely. Ehdotuksen mukaan taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa tulisi jatkossa aina olla mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari. Taksamittari asennetaan kiinteästi ajoneuvoon ja mikäli sellaista ei ole, luvanhaltijalle asetetaan liikennevirhemaksu. Nykyisin kuitenkin iso osa kaupungeissa tilattavista matkoista tilataan matkapuhelinsovelluksella. Niissä kyydin hinta sovitaan etukäteen, jolloin taksamittaria ei tarvitse nykylainsäädännön mukaan olla, ja kuluttajansuoja toteutuu hyvin myös ilman taksamittaria. Vain sovellustaksikyytejä ajavien kannalta taksamittarivaatimus olisi ylimääräistä sääntelyä ja saattaisi vaikeuttaa osa-aikaisesti taksitoimintaa harjoittavien alalle tuloa tai alalla pysymistä.

## Muut huomiot

Helsingin kaupunki on saanut viime aikoina palautetta siitä, että taksiasemia käytetään entistä enemmän taksien pitkäaikaiseen pysäköintiin siten, että kuljettaja ei ole paikalla. Kehitys ei ole toivottavaa, sillä taksiasemien ensisijainen tarkoitus on palvella asiakasta. Olisi siis tarpeellista lakivalmistelun yhteydessä myös selvittää tieliikennelain selkiyttämistä taksiasemien pysäköinnin osalta siten, että tällaisesta ilman kuljettajaa tapahtuvasta taksin pitkäaikaisesta pysäköinnistä voisi antaa pysäköintivirhemaksun.

## Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

-

Huomionne taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

-

Palmgren Soile  
Helsingin kaupunki - Pormestari 30.5.2025 § 25