

Aalto-yliopisto  
Insinöörیتieteiden korkeakoulu  
Rakennettu ympäristö

## **Kandidaatintyö**

Taksiliikenteen kilpailun vapauttaminen Suomessa

22.04.2018

**Satu Rätty**

---

**Tekijä** Satu Rätty

---

**Työn nimi** Taksiliikenteen kilpailun vapauttaminen Suomessa

---

**Koulutusohjelma** Rakennettu ympäristö

---

**Pääaine** Rakennettu ympäristö**Pääaineen koodi** RYM

---

**Vastuupettaja** Hanna Mattila

---

**Työn ohjaaja** Jouni Ojala

---

**Päivämäärä** 22.04.2018**Sivumäärä** 17**Kieli** Suomi

---

### Tiivistelmä

Tämä tutkielma tarkastelee taksiliikenteen kilpailun vapauttamista Suomessa lainsäädännön näkökulmasta. Käsittelyssä ovat nykyinen taksilainsäädäntö sekä pääosin heinäkuussa 2018 voimaantulevan Liikennekaaren myötä tapahtuvat muutokset taksiliikenteen sääntelyn suhteen. Tutkielmassa vertaillaan vanhaa ja uutta lainsäädäntöä sekä pohditaan Liikennekaaren vaikutuksia taksiliikenteeseen Suomessa.

---

**Avainsanat** Taksiliikenne, kilpailun vapauttaminen, sääntely, Liikennekaari, Laki liikenteen palveluista

---

# Sisällysluettelo

1 Johdanto.....	1
2 Taksiliikenteen sääntelyn nykytilanne Suomessa.....	3
2.1 Taksiliikennelaki .....	3
2.2 Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä .....	6
3 Liikennekaari taksiliikenteen sääntelyssä.....	9
3.1 Liikennekaaren taustaa .....	9
3.2 Liikennekaaren vaiheet.....	9
3.3 Muutokset taksiliikenteen sääntelyssä.....	10
4 Kokemuksia Ruotsin taksiliikenteen kilpailun vapauttamisesta .....	13
5 Johtopäätökset .....	15
6 Lähteet .....	17

# 1 Johdanto

Millainen on taksin merkitys liikenteessä? Taksi on osa julkista liikennettä, sillä se on henkilöliikennettä, joka hoidetaan kaikkien käytettävissä olevalla liikennevälineellä. Siten taksiliikenne vähentää oman auton omistamisen tarvetta, mikä tekee siitä osan kestävästä liikennejärjestelmästä. Taksi on myös vaihtoehto liikkumiseen niille, jotka eivät itse halua tai kykene esimerkiksi terveydentilansa tai ikänsä puolesta ajamaan henkilöautoa.

Liikennesektori, ja sen myötä myös taksiliikenne, on perinteisesti ollut säännelty useimmissa teollisuusmaissa. Yksi syy tähän on usko siihen, että kehittyneen ja tehokkaan liikenneinfrastruktuurin ja taloudellisen kasvun välillä vallitsee vahva korrelaatio (Marell & Westin 2002). Suomessa taksiliikenteen sääntelyn tavoitteena on ollut taata taksipalvelujen hyvä saatavuus, laatu ja turvallisuus.

Liikenteen sääntelyä on kuitenkin kritisoitu monesta näkökulmasta. Yksi kritiikin aihe on ollut se, että sääntely johtaa resurssien väärin kohdistamiseen. Toinen kritiikin aihe on se, että sääntely tuottaa kustannuksia, sillä viranomaisten on kallista tehdä sääntelyä ja valvoa sen toteutumista. Myös yritysten on kallista päivittää tietouttaan uudesta tai muokatusta lainsäädännöstä. (Marell & Westin 2002.)

Yleinen ratkaisu tehottomasti toimiviin markkinoihin on ollut sääntelyn purkaminen. Sääntelyn purkamisen tavoitteena on saada markkinoille uusia palveluntarjoajia, mikä lisää kilpailua. Tästä kumpuavana toisena tavoitteena on se, että tehokkaampi resurssien kohdistaminen johtaa alhaisempiin hintoihin. Viimeinen tavoite on se, että intensiivinen kilpailu lisää innovatiivista toimintaa ja alan kehitystä. Edeltäviä argumentteja käytetään myös taksiliikenteen sääntelyn purkamisen perusteina. (Marell & Westin 2002.)

Taksijärjestelmien sääntelyä on vähennetty viime vuosikymmeninä useissa Länsi-Euroopan maissa. Esimerkiksi Ruotsissa taksiliikenteen sääntely purettiin vuonna 1990. Sääntelyn purkamisella on havaittu olevan sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia.

Taksiliikenteen kilpailun vapauttaminen on ajankohtainen aihe Suomessa keväällä 2018. Suomessa ollaan tällä hetkellä ottamassa käyttöön uusi laki liikenteen palveluista, niin kutsuttu liikennekaari, jossa yhtenä merkittävänä osana on taksiliikenteen sääntelyn purkaminen. Liikennekaaren ensimmäinen vaihe astuu voimaan heinäkuussa 2018 (Laki liikenteen palveluista 320/2017).

Yksi liikennekaaren tärkeimmistä tavoitteista on uuden teknologian ja digitalisaation tuominen mukaan liikennesektorille. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla. Liikennekaaren voimaantulo merkitsee suuria muutoksia taksijärjestelmässä ja esimerkiksi lupakiintiöistä, asemapaikoista ja enimmäishintasääntelystä luopumista. (Laki liikenteen palveluista 320/2017.)

Tämä kandidaatintutkielma keskittyy tarkastelemaan taksiliikenteen lainsäädännön nykytilaa ja kilpailun vapauttamista Suomessa sääntelyn näkökulmasta. Tutkimuksen

tavoitteena on saada yleiskuva siitä, millä argumenteilla taksiliikenteen vapauttamista kilpailulle perustellaan, miten se näyttäytyy lainsäädännön prosessina ja millaiset ovat sen vaikutukset taksialalla. Tarkastelen tutkimusongelmaa seuraavien tutkimuskysymysten kautta:

1. Millainen on taksiliikenteen sääntelyn nykytila Suomessa?
2. Mitkä ovat perustelut Suomen taksiliikenteen kilpailun vapauttamiselle?
3. Mitkä ovat Liikennekaaren oletetut vaikutukset Suomen taksiliikenteeseen?

Tutkimuskysymyksiin vastataan kirjallisuuskatsauksen avulla. Aineistona toimivat mm. erilaiset tieteelliset julkaisut, selvitykset ja lakitekstit. Tarkastelussa ovat ennen kaikkea taksiliikennettä sääntelevä lainsäädäntö Suomessa. Taksiliikenteellä tarkoitetaan ammattimaista henkilöiden kuljettamista tiellä. Tarkasteluun kuuluu uusi Liikennekaari, jonka ensimmäinen vaihe astuu voimaan heinäkuussa 2018, sekä sitä edeltävä taksiliikennelainsäädäntö.

Tutkielman toisessa luvussa tarkastellaan taksiliikenteen nykytilannetta Suomessa siihen liittyvän lainsäädännön näkökulmasta. Kolmas luku keskittyy taksiliikenteen kilpailun vapauttamisen argumenttien tutkimiseen ja Ruotsin kokemuksiin kilpailun vapauttamisesta. Neljännessä luvussa valotetaan, millaisia muutoksia uusi Liikennekaari tuo taksijärjestelmään. Viidennessä luvussa kerrotaan johtopäätökset siitä, mitkä ovat Liikennekaaren oletetut vaikutukset taksiliikenteeseen Suomessa.

## 2 Taksiliikenteen sääntelyn nykytilanne Suomessa

Taksiliikennettä säädellään nykyään pääasiassa kahden lailla, jotka ovat vuoden 2007 Taksiliikennelaki ja vuoden 2009 Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä. Sääntelyn voi ajatella kohdistuvat joko taksinkuljettajaan, taksiajoneuvoon tai muihin liikenneympäristöön liittyviin tekijöihin.

### 2.1 Taksiliikennelaki

Taksiliikennelain (2.3.2007/217) tavoitteena on turvata laadukkaiden taksiliikennepalveluiden saatavuus. Lakia sovelletaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä henkilöautolla. Taksilla tarkoitetaan henkilöautoa, jota käytetään taksiluvan nojalla. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217.)

Taksiliikennelaissa säädetään taksiluvasta. Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen edellyttää taksilupaa. Taksiluvalla tarkoitetaan hakemuksesta myönnettävää liikennelupaa, joka oikeuttaa luvanhaltijan harjoittamaan tilausliikennettä ja palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua liikennettä yhdellä henkilöautolla tai yhdellä esteettömyyttä koskevat vaatimukset täyttävällä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 4 §.)

Taksiluvan myöntää hakemuksesta se toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus), jonka toimialueella liikenteen pääasiallinen asemapaikka on. Asemapaikalla tarkoitetaan paikkaa tai kuntaa, josta liikennettä harjoitetaan tai aiotaan harjoittaa ja jonne liikenteessä käytetty auto viedään ajon tai toimeksiannon päätyttyä. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 5 §.)

Taksiluvan myöntämiselle on olemassa hakijaa koskevia ehtoja. Taksilupa myönnetään hakemuksesta hakijalle, joka on täysi-ikäinen, hyvämaineinen, suorittanut hyväksytysti taksiliikenteen yrittäjäkurssin, jolla on vähintään kuuden kuukauden kokemus taksinkuljettajana, kykenee vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan ja jonka taksilupaa ei ole peruutettu viimeksi kuluneen vuoden aikana. Taksilupa on voimassa toistaiseksi. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 6 §.)

Taksiluvan haltijan täytyy olla hyvämaineinen. Hän ei täytä hyvämaineisuuden ehtoja, jos hänet on viimeksi kuluneen kymmenen vuoden aikana tuomittu yli kahden vuoden vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana tuomittu enintään kahden vuoden vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneen kolmen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen asiakkaaseen kohdistuneesta rikoksesta taikka rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta liikennelupaa edellyttävässä henkilöliikenteessä. Hän ei ole hyvämaineinen myöskään, jos hänet on viimeksi kuluneen kolmen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen luvattoman taksiliikenteen harjoittamisesta tai vähintään kolmesti viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, veroja, velkasuhdetta,

ajo- ja lepoaikojen noudattamista, liikenteen harjoittamista tai liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta taikka muiden ammatinharjoittamista koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 7 §.)

Taksiliikennelain 10. pykälässä säädetään taksiluvan myöntämisestä ja muuttamisesta. Taksilupa myönnetään ensisijaisesti sellaiselle hakijalle, joka hakee lupaa kuntaa pienemmälle asemapaikalle, jos asemapaikan etäisyys kuntakeskuksesta on vähintään 20 kilometriä eikä asemapaikalla ole voimassa olevia taksilupia. Poikkeuksena tästä ovat tietyt suuret kaupungit. Muuten luvat myönnetään ensisijaisesti sen mukaan, kuinka pitkä työkokemus hakijalla tai liikenteestä vastaavalla henkilöllä on taksinkuljettajana. Joka kolmas kerta luvat myönnetään kuitenkin ensisijaisesti hakijoille, joilla on voimassa oleva taksilupa tai taksilupia. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 10 a §.) Taksilupaa ei saa luovuttaa toisen käytettäväksi (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 11 §).

Taksiliikennelaissa säädetään taksiliikenteen harjoittamisesta. Taksiluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä taksiluvan mukaisesti. Luvan haltija saa toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen suostumuksella keskeyttää liikenteen harjoittamisen enintään kolmen kuukauden ajaksi, jos hänen sairautensa estää häntä toimimasta taksinkuljettajana ja jos muita kuljettajia ei ole saatavilla. Taksiluvan haltija on pyydettyessä velvollinen suorittamaan luvan mukaisen henkilökuljetuksen pääasiallisella toiminta-alueellaan, jollei hänellä ole tätä estävää pakottavaa syytä. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 12 §.)

Taksiliikennelaissa määritetään myös päivystyksestä ilmoittamisesta. Taksiluvan haltija, joka harjoittaa liikennettä maaseutumaisessa kunnassa ja joka ei kuulu vahvistetun ajovuorojärjestyksen piiriin, on velvollinen ilmoittamaan itse tai yhdessä muiden paikkakunnan autoilijoiden kanssa sellaisten viikonpäivien ja vuorokaudenaikojen päivystyksistä tai sovituista päivystysvuoroista, joina kysyntä on vähäistä. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 12 §.)

Taksiliikennelaki määrittelee ajovuorojärjestyksen. Ajovuorojärjestyksen tarkoituksena on varmistaa taksin saatavuus vuorokauden kaikkina aikoina ja yleisesti ohjata tarjonnan määrää kysynnän vaihtelujen edellyttämällä tavalla. Ajovuorojärjestyksestä on noudatettava tilausliikennettä harjoitettaessa. Luvan haltijalla on oikeus olla ajossa myös ajovuoron ulkopuolella. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 13 §.)

Taksiliikennelaissa säädetään tilausvälityskeskuksista. Tilausvälityskeskuksen on ennen toimintansa aloittamista tehtävä ilmoitus toimintapaikkansa toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Ilmoitukseen tulee sisällyttää selvitys tilausvälitystoiminnan ympärivuorokautisuudesta, ennakkotilauksen vastaanoton järjestämisestä ja henkilöistä, jotka vastaavat tilausvälitystoiminnasta. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 15 §.)

Taksiliikennelaissa säädetään myös taksiliikenteen kuluttajahinnoista. Taksiliikenteessä kuluttajilta perittävä enimmäishinta koostuu perusmaksusta, ajomatkamaksusta ja odotusmaksusta. Perusmaksu voidaan periä yöaikaan ja viikonloppuna korotettuna. Lisäksi voidaan periä ennakkotilausmaksu sekä avustamis-, lentokenttä- ja tavarankuljetuslisä. Enimmäishintojen, ennakkotilausmaksun ja muiden lisämaksujen

tulee olla kustannussuuntautuneita siten, että niihin sisältyy kohtuullinen voitto. Kustannustason muutoksia tarkastellaan taksiliikenteen kustannusindeksin perusteella. Tarkemmat säännökset taksiliikenteessä kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista ja niiden lisäksi perittävistä lisämaksuista annetaan valtioneuvoston asetuksella. Enimmäishinnat säädetään vuosittain viimeistään 30 päivänä kesäkuuta annettavalla valtioneuvoston asetuksella. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 16 §.)

Taksiliikennelaissa säädetään taksipalvelujen laatuvaatimuksista. Näihin laatuvaatimuksiin kuuluvat, että vahvistetut ajovuorot ajetaan ja että liikenteeseen käytettävä auto on ominaisuuksiltaan, kunnoltaan ja varustukseltaan asianmukainen. Kuljettajan tulee pukeutua on asianmukaisesti ja käyttäytyä asiakasta kohtaan asiallisesti ja kohteliaasti ja ottaa huomioon asiakkaan erityiset tarpeet. Kuljettajan tulee valita asiakkaan kannalta edullisin ja tarkoituksenmukaisin reitti, jos asiakas jättää valinnan kuljettajalle, tai ajaa asiakkaan ehdottamaa reittiä. Kuljettajan tulee noudattaa liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Kuljettajan on myös noudatettava vaitiolovelvollisuutta asiakkaan yksityisyyden turvaamiseksi. Asiakkaalla on oikeus maksaa käteisellä tai yleisimmillä luotto- ja maksukorteilla, noudatettaen vahvistettua taksaa tai niitä hintoja, joista on sovittu. Kuljettajan tulee varmistaa asiakkaan turvallinen autoon tulo ja siitä poistuminen ja tarjota hänelle hänen tarvitsemaansa apua sekä tarjota ja antaa apua matkatavaroita lastattaessa ja purettaessa. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 17 §.)

Taksiliikennelaissa säädetään taksilupien enimmäismäärästä. Toimivaltainen ELY-keskus vahvistaa vuosittain kuntakohtaiset taksilupien enimmäismäärät. Enimmäismäärää koskevassa päätöksessä määrätään myös, kuinka moneen lupaan sisällytetään esteettömyyttä koskevat vaatimukset ja kuinka monta lupaa myönnetään liitetyn kunnan alueelle. Toimivaltaisen ELY-keskuksen tulee vahvistaa lupien enimmäismäärät sellaiselle tasolle, että ne eivät rajoita taksipalvelujen saatavuutta myöskään vilkkaan kysynnän aikana eivätkä heikennä palvelujen laatua. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 19 §.)

ELY-keskuksen tulee seurata taksin kysyntää ja tarjontaa. Toimivaltaisen ELY-keskuksen tehtävänä on seurata taksin kysynnän ja tarjonnan muutoksia sekä toimialan kannattavuuden kehitystä alueellaan. Keskuksen on myös seurattava kuluttajien palautetta taksin saatavuudesta ja laadusta sekä taksien riittävyttä elinkeinoelämän ja kuntien kuljetustarpeiden kannalta. ELY-keskuksen on kerättävä ja seurattava ainakin seuraavia kysyntään vaikuttavia tietoja: väestökehitys, väestön tulotaso, taajama-aste, työpaikkaomavaraisuus, katu- ja tieverkon pituus, vuodepaikkatiheys, anniskelulupatiheys, matkustajaterminaalit ja joukkoliikenteen määrä. Keskuksen on kerättävä ja seurattava ainakin seuraavia tarjontaan vaikuttavia tietoja: voimassa olevien taksilupien määrä, taksiliikenteen liikevaihto ja ajojen määrä kilometreinä autoa kohden, taksien yrityskoko sekä taksien tilausvälityskeskusten välittämien ja välittämättä jääneiden tilausten määrä. (Taksiliikennelaki 20 §.) ELY-keskus valvoo taksilupia ja tarvittaessa peruuttaa taksiluvan (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217 21 § & 22 §).

Taksiliikennelaissa säädetään liikenteestä vastaavasta henkilöstä. Tällä tarkoitetaan henkilöä, jonka oikeushenkilö on esittänyt vastaamaan liikenteestä ja lupaviranomainen

hyväksynyt ja joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen liikenteenharjoittamista ja edustaa yritystä. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217.)

Taksiliikennelaisissa säädetään kaluston esteettömyyttä koskevista vaatimuksista. Näillä tarkoitetaan vaatimuksia, jotka invataksin ja esteettömän taksiauton tulee täyttää siten kuin erikseen säädetään. (Taksiliikennelaki 2.3.2007/217.)

## **2.2 Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä**

Laissa taksinkuljettajan ammattipätevyydestä säädetään ammattipätevyydestä, joka kuljettajalta vaaditaan taksiliikennelain mukaisessa taksiliikenteessä. (Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 18.9.2009/695 1 §.) Taksinkuljettajalla on oltava kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeus ja tehtävän edellyttämä ammattitaito, ja hänen on oltava muutenkin tehtävään sopiva. Ammattitaidon saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi kuljettajan on suoritettava taksinkuljettajan koulutus ja koe sekä jatkokoulutus. (Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 18.9.2009/695 2 §.)

Osoituksena ammattitaidosta taksinkuljettajalle myönnetään hakemuksesta taksinkuljettajan ajolupa (Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 18.9.2009/695 3 §). Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on Suomessa tai muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa (EU-valtio) tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa (ETA-valtio) saatu auton kuljettamiseen oikeuttava B-luokan ajo-oikeus, joka on ollut hakijalla vähintään yhden vuoden ajan. Lisäksi hakija on saanut harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksen mikäli näiden vaiheiden suorittaminen sisältyy pakollisena kuljettajaopetukseen. Hakija ei ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa. Hakija täyttää säädettyt terveysvaatimukset. Hakija on suorittanut hyväksytysti taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen. Hakijalla on auton asemapaikkaa vastaava paikallistuntemus. Hakija on muutenkin henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan sopiva taksinkuljettajaksi. (Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 18.9.2009/695 4 §.)

Taksinkuljettajalta vaaditaan terveysvaatimusten täyttämistä. Taksinkuljettajan on täytettävä ajokorttilain säädetty ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset ja hänellä on muutenkin oltava sellainen toimintakyky, joka on tarpeen matkustajien turvallisuuden ylläpitämiseksi ja heidän avustamiseksi. (Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 18.9.2009/695 5 §.)

Taksinkuljettajalta vaaditaan tiettyä koulutusta. Koulutuksessa on annettava perustiedot ja käytännön valmiudet taksinkuljettajan ammatin harjoittamisen sekä matkustajien avustamisen ja heidän turvallisuudestaan huolehtimisen vaatimuksista huomioon ottaen eri matkustajaryhmien erityistarpeet ja taksiliikennelaisissa säädetty taksipalvelujen laatuvaatimukset sekä perustiedot muista kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Tarkemmat säännökset koulutuksen sisällöstä sekä säännökset koulutuksen vähimmäismäärästä ja toteutuksesta annetaan valtioneuvoston asetuksella. Opetusta annettaessa on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston vahvistamaa koulutusohjelmaa. Koulutusohjelmasta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Koulutuksen hyväksytysti suorittaneelle on annettava siitä todistus. (Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 18.9.2009/695 6 §.)

Taksinkuljettajalta vaaditaan myös kokeen hyväksytysti suorittamista. Kokeen hyväksytyt suorittaminen osoittaa, että kokelaalla on taksinkuljettajan tehtävässä tarvittavat tiedot, taidot ja osaaminen sekä paikallistuntemusta. Kokeeseen pääsyn edellytyksenä on, että kokelas on suorittanut taksinkuljettajan koulutuksen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kokeen sisällöstä ja toteuttamisesta sekä muista kokeen vaatimuksista. Kokeen hyväksytysti suorittaneelle on annettava siitä todistus. (Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 18.9.2009/695 7 §.)

Taksinkuljettajalta edellytetään paikallistuntemusta. Taksinkuljettajalla on oltava kokeella osoitettu taksilupa- ja asemapaikkaksi merkityn kunnan tai kunnan, johon asemapaikka kuuluu, paikallistuntemus. Paikallistuntemukseen sisältyy asemapaikan ja sen lähiympäristön katu- ja tieverkoston, reittien ja erilaisten hallinto- ja palvelulaitosten ja muiden tunnetuimpien käyntikohteiden tuntemus sekä muun lähialueen yleispiirteinen tuntemus. Paikallistuntemus on osoitettava koulutusluvan haltijalle. Paikallistuntemuksen hyväksytysti suorittaneelle annetaan siitä todistus. (Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 18.9.2009/695 8 §.)

Taksinkuljettajalta vaaditaan myös tiettyjä henkilökohtaisia ominaisuuksia. Arvioitaessa, onko hakija henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan sopiva taksinkuljettajaksi, otetaan huomioon hänen edellytyksensä vuorovaikutukseen kuljetettavien kanssa ja vuorovaikutuksessa tarvittava suomen tai ruotsin kielen taito. Hakijaa ei pidetä sopivana taksinkuljettajaksi, jos hän on ajoluvan hakemista edeltäneen viiden vuoden aikana syyllistynyt rikoslaissa tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Hän ei myöskään pidetä soveltuvana, jos hän on luvan hakemista edeltäneen vuoden aikana syyllistynyt rikoslaissa tarkoitettuun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan, tai muuhun liikenneturvallisuuden rikokseen, joka osoittaa ajokorttilain perusteella täyttyvät, taikka hän on tuona aikana ollut ajokiellossa mainituissa lainkohdissa tarkoitettujen liikenneturvallisuuden rikosten vuoksi. Hakija ei myöskään ole soveltuva taksinkuljettajaksi, jos hän on luvan hakemista edeltäneen viiden vuoden aikana syyllistynyt henkeen tai terveyteen kohdistuvaan tai muuten väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muuhun vastaavaan rikokseen ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana. Tai jos hän on luvan hakemista edeltäneen viiden vuoden aikana syyllistynyt muuhun rikokseen, joka osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana. Tai jos hän on poliisin pitämästä rekisteristä ilmenevien tietojen perusteella muutoin toiminnallaan osoittanut olevansa elämäntavaltaan tai henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana. (Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 18.9.2009/695 9 §.)

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi myöntää taksinkuljettajan ajoluvan ja päättää ajoluvan voimassaolon jatkamisesta. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa myös ajoluvan kaksoiskappaleen ja väliaikaisen ajoluvan sekä päättää ajoluvan peruuttamisesta kokonaan. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa taksinkuljettajan ajoluvan

valmistamisesta. Poliisi päättää ajoluvan peruuttamisesta määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi. Poliisi vastaa myös ajoluvan haltijan ajoterveydentilan ja ajokyvyn valvonnasta ja voi siihen liittyen päättää tästä valvonnasta aiheutuvista toimenpiteistä siten kuin tässä laissa säädetään. (Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 18.9.2009/695 9 a §.)

## 3 Liikennekaari taksiliikenteen sääntelyssä

### 3.1 Liikennekaaren taustaa

Liikennekaari eli Laki liikenteen palveluista on osa hallituksen kärkihanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelmankärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. (Hallituksen esitys liikennekaareksi - Laki liikenteen palveluista 2015.)

Liikennekaarihanke päätettiin toteuttaa kolmessa vaiheessa sen sisällöllisen laaja-alaisuuden vuoksi (Hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, III vaihe 2018). Taksiliikenteen sääntelyn muutosten kannalta ensimmäinen vaihe on kaikkein olennaisin.

Liikennekaari uudistaa myös taksiliikenteen sääntelyä kumoamalla olemassa olevia normeja eli lakeja ja asetuksia päällekkäisen sääntelyn osalta. Liikennekaari kumoaa seuraavat säädökset: Joukkoliikennelaki, Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä, Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä ja Taksiliikennelaki. Näistä kaksi viimeistä koskevat taksiliikennettä. (Laki liikenteen palveluista 320/2017.)

### 3.2 Liikennekaaren vaiheet

Liikennekaari toteutetaan kolmessa osassa. Ensimmäisessä vaiheessa Liikennekaareen sisällytetään erityisesti maaliikenteen liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset. Laki tulee voimaan pääosin 1.7.2018. Ensimmäisessä vaiheessa luodaan tietosääntelyn avulla pohja matkaketjujen syntymiselle asettamalla lakiin velvoite avata liikkumispalveluita koskevat olennaiset tiedot avoimen rajapinnan kautta. Lisäksi asetetaan velvoite tie- ja raideliikenteen palveluntarjoajille avata liikkumispalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan. (Hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, III vaihe 2018.) Taksijärjestelmään liittyvät muutokset tapahtuvat ennen kaikkea Liikennekaaren ensimmäisessä vaiheessa. Nämä muutokset liittyvät mm. lupakiintiöihin, asemapaikkaan ja enimmäishintasääntelyyn. (Hallituksen esitys liikennekaareksi - Laki liikenteen palveluista 2015.) Muutoksia esitellään tarkemmin seuraavassa alaluvussa.

Liikennekaaren toisessa vaiheessa, jota koskeva lakiesitys annettiin eduskunnalle lokakuussa 2017, tuodaan tieliikenteen lisäksi lakiin lento-, meri- ja raideliikenteen markkinoita koskevat säännökset siten, että ne muodostavat johdonmukaisen kokonaisuuden tieliikennettä koskevien säädösten kanssa. Lisäksi kuljetusalan ammattipätevyyssääntelyä uudistetaan ja pyritään purkamaan kansallista lisäsääntelyä. (Hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, III vaihe 2018.)

Toisessa vaiheessa parannetaan myös edellytyksiä liikenteen palveluiden digitalisoimiseksi ja tiedon hyödyntämiseksi. Tämä on ehdotettu toteutettavaksi siten, että vanhaa sääntelyä yhtenäistetään sekä tarpeellisilta osin luodaan uutta sääntelyä liikennepalveluja koskevasta tiedon käytöstä ja luovuttamisesta. Lisäksi on ehdotettu liikenteen rekisterisääntelyn uudistusta, jossa kaikki Liikenteen turvallisuusviraston Trafín ylläpitämiä rekistereitä koskeva sääntely koottaisiin yhteen lakiin, ja näin yksinkertaistettaisiin hajanaista ja vaikeaselkoista rekisterisääntelyä. Keskeistä uudistuksessa olisi rekisteritietojen luovutuskäytäntöjen uudistaminen digitalisaation mahdollistamalla tavalla. (Hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, III vaihe 2018.)

Toisessa vaiheessa liikkumispalvelutietojen avaamista on ensimmäisestä vaiheesta jatkettu rajapintojen hyödyntämistä koskevalla sääntelyllä. Yhdistettyjen palveluiden tarjontaa helpotettaisiin mahdollisuudella kytkeä palvelukokonaisuuteen kaikkien liikennemuotojen matkalippuja ja erilaisia liikkumispalveluita, kuten ajoneuvojen vuokrauspalveluita, erilaisia sarja- tai kausituotteita sekä alennuksia. (Hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, III vaihe 2018.)

Liikennekaarihankkeen kolmannessa ja viimeisessä vaiheessa painotus on erityisesti logistiikan digitalisaation edistämiseksi. Tavoitteena on tukea tiedon digitalisointia myös logistiikassa niin, että voitaisiin edistää fyysisen tiedon muuttamista digitaaliseksi dataksi, hajautetun tiedonjakoinfrastruktuurin kehitystä ja tiedon tehokkaampaa liikkumista logistiikkaverkostoissa. Kolmannessa vaiheessa arvioidaan myös liikennejärjestelmän toimintavarmuutta toimialan palveluntarjoajien varautumisvelvoitteiden ja laatuvaatimusten kautta. Lisäksi hankkeen tässä vaiheessa saattaa olla tarve tämentää tai täydentää aikaisempaa sääntelyä joidenkin yksityiskohtien osalta. (Hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, III vaihe 2018.)

### 3.3 Muutokset taksiliikenteen sääntelyssä

Nykyään henkilöiden kuljettaminen korvausta vastaan tulonhankkimistarkoituksessa edellyttää taksilupaa. Tämä lupa on ajoneuvokohtainen. Liikennekaaren myötä taksiliikennelupaa edellytetään jatkossakin ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen. Tämän edellytyksenä ovat oikeustoimikelpoisuus, tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa, hyvä maine, asianmukainen vakavaraisuus sekä riittävä ammatillinen pätevyys. Taksiliikennelupa muuttuu ajoneuvokohtaisesta toimijakohtaiseksi eli yhdellä luvalla voidaan harjoittaa liikennettä useammalla ajoneuvolla. Luvanhaltijan on myös nimittävä liikenteestä vastaava henkilö, joka on hyvämaineinen. (LVM 2017a.)

Liikennekaaren myötä kevennetään taksiluvan saamisen edellytyksiä. Enää taksiluvan hakijalta ei edellytetä yrittäjäkurssin suorittamista eikä häneltä vaadita 6 kuukauden kokemusta taksinkuljettajana toimimisesta. (LVM 2017a.)

Myös henkilö- ja tavaraliikenneluvalla saa harjoittaa taksiliikennettä. Tässä on ehtona se, että luvanhaltija noudattaa taksiliikennettä koskevia vaatimuksia ja mikäli asiasta on

ilmoittanut Liikenteen turvallisuusvirastolle Trafille. Kuljettajalla pitää olla taksinkuljettajan ajolupa eikä linja-auton kuljettajan ammattipätevyys ei riitä. (LVM 2017a.)

Nykään taksinkuljettajalla oltava taksinkuljettajan ajolupa, jonka saaminen edellyttää koulutusta, koetta, paikallistuntemusta, terveysvaatimusten täyttämistä ja rikostaustan tarkistusta. Liikennekaareissa taksinkuljettajalla on oltava edelleen ajolupa. Sen saaminen edellyttää terveyttä ja rikostaustan tarkistusta. Rikostaustaa koskevat vaatimukset tiukentuvat, koska mukaan tulevat kaikki teot, joita tarkastellaan lasten kanssa töitä tekevien osalta. Ajoluvan saamiseksi on oltava kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttava ajokortti. (LVM 2017a.)

Lisäksi Liikennekaareissa taksinkuljettajalta edellytetään Liikenteen turvallisuusviraston Trafín järjestämän kokeen suorittamista. Kokeen tarkoituksena on selvittää ajoluvan hakemisen yhteydessä, että kuljettajalla on edellytykset huolehtia asiakkaiden turvallisuudesta ja ottaa huomioon matkustajien mahdolliset toimintarajoitukset ja että kuljettajalla on riittävä paikallistuntemus. (LVM 2017a.)

Taksiluvan haltija vastaa siitä, että kuljettajalla on taksinkuljettajan ajolupa, ja siitä, että kuljettajalla on tarvittava taito ja osaaminen sekä kuhunkin palvelutilanteeseen riittävä vuorovaikutus ja kielitaito sekä kyky avustaa toimintarajoitteisia. Liikenteen turvallisuusvirasto toimii yleisenä valvontaviranomaisena. (LVM 2017a.)

Nykytilanteessa taksilupien määrä on rajoitettu ja ELY-keskukset vahvistavat vuosittain kuntakohtaiset taksilupien enimmäismäärät. Liikennekaaren myötä lupien määrää eli käytännössä autojen määrää ei rajoiteta. (LVM 2017a.)

Nykytilanteessa taksilupa on määritelty henkilöautoksi, jota käytetään taksiluvan nojalla. Liikennekaaren myötä taksilupa voi olla myös jokin muu kulkuväline kuin henkilöauto. (LVM 2017a.)

Nykyään taksilupa myönnetään tietyille asemapaikalle, jonka alueella liikennettä saa harjoittaa. Jos kyyti vie asemapaikan ulkopuolelle, on taksin palattava tyhjänä asemapaikalle. Uudessa lainsäädännössä taksilupa on valtakunnallinen eli sitä ei sidota asemapaikkaan, ja kyytejä saa ottaa mistä vain minne vain. (LVM 2017a.)

Nykytilanteessa taksin on päivystettävä asemapaikalla vahvistetuilla vuoroilla, mutta se saa ajaa myös niiden ulkopuolella. Liikennekaareissa taksitoimija määrittelee itse, missä ja milloin se palvelujaan tarjoaa, mutta tieto pääasiallisesta toiminta-alueesta ja palveluajoista on oltava avoimesti saatavilla. Taksilupa ei ole enää sidoksissa asemapaikkaan. (LVM 2017a.)

Nykyään valtioneuvosto vahvistaa vuosittain taksimatkojen enimmäishinnat. Käytännössä enimmäishinnoista on tullut määrähintoja, joita kaikki noudattavat. Liikennekaaren muutosten myötä hintasääntelystä luovutaan, mutta hinta tai määräytymisperuste on ilmoitettava asiakkaalle etukäteen. Kaikkea taksiliikennetoimintaa koskee vaatimus siitä, että jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, niin ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso. Lisäksi mahdollistetaan

kuljetuksen maksaminen muilla sähköisillä tavoilla silloin, kunhan asiakas on hyväksynyt kyseisen maksutavan ennen kuljetusta. (LVM 2017a.)

Liikenteen turvallisuusvirastolle Trafille annetaan mahdollisuus puuttua hintoihin antamalla määräyksiä hinnan ilmoittamisesta sekä hinnasta, jonka ylittävästä taksipalvelusta on sovittava erikseen kirjallisesti tai muuten todisteellisesti. Trafi voi määrätä enimmäishinnan, jos hinnat nousevat kohtuuttoman korkeaksi. Määriteltyä kokonaishintaa ja enimmäishintaa on tarkasteltava vuosittain. (LVM 2017a.)

Liikennepalvelujen tarjoajilla, sisältäen myös taksiliikenteen, on velvollisuus huolehtia siitä, että matkustajan saatavilla on olennainen tieto palveluista. Lähtökohtaisesti tiedon tulee olla saatavilla sähköisesti, mutta pienet yritykset voivat saada poikkeuksen. (LVM 2017a.)

## 4 Kokemuksia Ruotsin taksiliikenteen kilpailun vapauttamisesta

Taksiliikenteen sääntelyn purkamisella on sekä puolustajia että vastustajia. Sääntelyn poistamisen kannattajat perustelevat kantaansa markkinoiden toimivuuden näkökulmasta. Tällöin taksiliikennepalvelut syntyvät heidän mukaansa asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Myös Suomen Liikennekaari pohjautuu tälle näkemykselle.

Ei ole kuitenkaan itsestäänselvää, että kilpailu tiivistyisi sääntelyn poistuessa tai muuttuessa. Tämä johtuu siitä, että maaseutumaisilla alueilla kilpailujen markkinoiden perusoletukset eivät välttämättä täyty. Maaseudun ongelmat taksiliikenteen kysynnän ja tarjonnan näkökulmasta ovat vähäinen väestömäärä, alhainen väestötiheys sekä pitkät etäisyydet. (Marell & Westin 2002.)

Ruotsin taksiliikenne oli säänneltyä taksilupien, taksojen ja palveluiden suhteen vuoteen 1990 asti. Sääntelyn tavoitteena oli varmistaa liikennepalveluiden minimitaso ja yleinen maksimitaksa vuorokaudenajasta tai maantieteellisestä sijainnista huolimatta. Sääntely toimi myös välineenä suojella taksiyhtiöitä kilpailulta ja turvata alan olemassaolo liikennejärjestelmässä. (Marell & Westin 2002.)

Poliittisesti kilpailun vapauttamisen taustalla oli se, että taksialan uskottiin olevan tehoton, sillä taksilupien rajoitettu määrä aiheutti epäsuhtaa kysynnän ja tarjonnan suhteen ja koska hintasääntelyn uskottiin vähentävän tai poistavan hintakilpailua. Yhdessä näiden tekijöiden uskottiin saavan aikaan korkeat hinnat taksien käyttäjille. Yleisesti ottaen taksit käyttivätkin maksimitaksaa. Lisäksi alan sääntelyn pitkä historia oli johtanut siihen, että uusia säännöksiä tehtiin, mutta vanhoja ei välttämättä poistettu, jolloin sääntely kasautui. (Marell & Westin 2002.)

Ruotsin taksiliikenteen sääntelyn purkamisessa oli viisi tärkeää elementtiä. Ensinnäkin, rajoitukset taksilupien määrästä poistettiin. Toiseksi, hintasääntely poistettiin. Taksiyhtiöt saattoivat päättää taksan vapaasti, mutta samalla ne velvoitettiin kertomaan hinnasta asiakkaalle ennen matkaa. Taksien tuli olla varusteltuja taksimittareilla, joista sai kuitin. Kolmanneksi, kaikkia takseja koskeva vaatimus tilausvälityspalveluun kuulumisesta poistettiin. Neljänneksi, maantieteellisesti rajatut toiminta-alueet poistettiin. Viidenneksi, tiukasti säännellyt toiminta-ajat poistettiin. (Marell & Westin 2002.)

Ruotsissa sääntelyn purkamisella tavoiteltiin lisääntyneitä tarjontaa lisääntyneen taksimäärän johdosta, matalampia hintoja, lisääntyneitä tehokkuutta, kehitystä kohti suuremman mittakaavan yrityksiä sekä uusia ja monipuolisempia palveluja. (Marell & Westin 2002.)

Suomessa Liikennekaaren myötä tehtävät uudistukset ja niiden tavoitteet ovat hyvin samankaltaisia. Onkin kiinnostavaa tarkastella mitä Ruotsissa tapahtui taksiliikenteen sääntelyn purkamisen seurauksena.

Ruotsissa taksimatkojen määrähinnoista luopuminen nosti hintatasoa (Marell & Westin 2002). Hintatasoon vaikutti muun muassa se, että hintasääntelyllä oli painettu taksien hinnat markkinahintaa alhaisemmalle tasolle ennen hinnoittelun vapauttamista. Lisäksi ala tuotiin samalla kertaa arvonlisäverotuksen piiriin. Hintojen nousu ei siten johtunut vain hintasääntelystä luopumisesta. Hinnat vakiintuivat kuitenkin hetkellisen nousun jälkeen. (LVM 2017b.) Huomattavaa on se, että hinnat nousivat maaseudulla enemmän kuin kaupungeissa (Marell & Westin 2002).

Ruotsin liikenneviranomaisen vuonna 2014 tekemän tutkimuksen mukaan kyselyyn osallistuneista valtaosa piti taksien hintatasoa kohtuullisena. Vain 2 % kyselyyn vastanneista taksiasiakkaista piti matkan hintaa niin korkeana, että epäili tulleensa huijatuksi. Kuluttajatytyväisyystutkimuksissa taksiala on Ruotsissa saanut keskimääräistä parempia arvosanoja koko Ruotsin liikennealaa verrattuna. (LVM 2017b.)

Ruotsissa hintainformaatioon liittyvää sääntelyä on sittemmin lisätty. Vuonna 2015 tuli voimaan laki, jonka mukaan kuljettajan tulee vahvistaa matkan hinta etukäteen, jos matkan kokonaishinta ylittää 500 kruunua, mikä vastaa noin 56 euroa. (LVM 2017b.)

Selvitysten mukaan sääntelyn purkamisen jälkeen Ruotsissa taksien määrä on lisääntynyt ja asiakkaiden odotusajat ovat lyhentyneet (LVM 2017b). Toisaalta maaseudulla taksien määrä ei ole noussut ja taksipalvelujen tarjolla oleva käyttöaika on vähentynyt (Marell & Westin 2002).

Markkinoilla toimii erikokoisia yrityksiä erilaisilla liiketoimintamalleilla (LVM 2017b). Kaupungeissa taksinkuljettajat ovat voineet erikoistua esimerkiksi tietyn asiakassegmentin kyyditsemiseen. Maaseudulla puolestaan taksinkuljettajat ovat ottaneet hoitaakseen myös muita osa-aikaisia työtehtäviä (Marell & Westin 2002).

Maaseudulla taksimatkojen määrä laski sääntelyn purkamisen jälkeen. Tässä tosin taustalla vaikuttanee myös autonomistajuuden yleistymisen vuosien myötä, jolloin ihmisillä on vähemmän tarvetta taksipalveluille. (Marell & Westin 2002). Liikenne- ja viestintäministeriön (2017b) takseja on hyvin saatavilla haja-asutusalueillakin koko maan keskimäärään nähden.

## 5 Johtopäätökset

Ruotsissa taksiliikenne vapautettiin kilpailulle vuonna 1990. Tästä on jo melkein 30 vuotta, joten Suomen nykytilannetta ei ole järkevää verrata siihen suoraviivaisesti. Tänä päivänä teknologinen kehitys mahdollistaa erilaisia liiketoimintamalleja esimerkiksi älypuhelinsovellusten ja etukäteismaksamisen kautta. Liikennekaaren uudistusten myötä taksiliikennepalvelut syntyvätkin parhaimmillaan asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Tästä huolimatta näyttää siltä, että taksiliikenteen sääntelyn purkaminen johtaa erilaisiin tuloksiin maaseudun ja kaupunkien välillä ja että maaseudulla ilmenee epätoivottuja vaikutuksia.

Liikennekaaren myötä taksiyrittäminen ja taksinkuljettaminen säilyy edelleen luvanvaraisena. Lupavaatimusten keventämisen tavoitteena on helpottaa markkinoille tuloa ja taksitoiminnan kehittämistä. Taksilupien enimmäismäärää ei enää rajoiteta, minkä oletetaan vaikuttavan niin, että taksialalle pääsy helpottuu ja että yritykset voivat laajentaa ja monipuolistaa toimintaansa. (LVM 2017a.) Yritysten hallinnollinen taakka helpottuu ja mahdollisuudet joustavampaan toimintaan kasvavat, kun taksilupa ei ole enää sidottu yhteen ajoneuvoon.

Liikennekaareissa pyritään siihen, että kuljettajan kykyä huolehtia matkustajasta arvioidaan koko ajan, palvelusta saadun palautteen nojalla. Käytännössä taksinkuljettaja on perehdytettävä tehtäviinsä ja palveluihin nimenomaan käytössä olevalla kalustolla, jotta hän kykenee palvelemaan asiakkaita laissa edellytetyllä tavalla. Rikostausta tarkistetaan nykyistä tarkemmin. (LVM 2017a.) Tämä onkin Liikennekaaren ainoita asioita, joissa sääntelyä tiukennetaan, mikä kertoo lain takana olevasta tavoitteesta, että taksialan henkilökunta olisi ammattitaitoista ja tehtävänsä soveltuvaa. Toisaalta pakollisesta yrittäjäkurssista ja 6 kuukauden taksinkuljettajan kokemuksesta luovutaan.

Liikennekaareissa ei enää rajoiteta sitä, minkä tyyppinen ajoneuvo taksi voi olla. Tällä pyritään siihen, että tulevaisuudessa kysyntä, kaluston soveltuvuus ja kustannustehokkuus ratkaisevat viime kädessä sen, millaisilla kulkuvälineillä taksiliikennettä harjoitetaan. Tässä nähdään olevan mahdollisuus liiketoimintamallien kehittämiseen. (LVM 2017a.) Eri liikennemuotojen välisten keinotekoisia raja-aitoja puretaan, kun taksin ei tarvitse enää olla henkilöauto. Tämä luo kiinnostavia mahdollisuuksia harjoittaa taksiliikennettä erilaisissa liikenneympäristöissä varsinkin kaupungeissa.

Kun taksiluvista tulee valtakunnallisia eivätkä ne ole enää sidottu tiettyyn asemapaikkaan, yrityksillä on mahdollisuus laajentaa toimintaansa ja käyttää kalustoa tehokkaammin. Tyhjät ajot todennäköisesti vähenevät, kun taksiautoja ei velvoiteta palaamaan asemapaikalle ilman matkustajaa. (LVM 2017a.) On kiinnostavaa nähdä, miten asemapaikan poistuminen vaikuttaa maaseudulla.

Kun taksilupaan ei enää kuulu ajovelvoitteita, markkinoille voi tulla uusia, myös osa-aikaisia toimijoita. Päivystysaika ei nykyisinkään takaa taksien ympärivuorokautista saatavuutta kaikkialla maassa. Myös mahdollisuus tarjota palveluita asemapaikkaa laajemmalla alueella voi parantaa tarjontaa erityisesti harvaan asutuilla alueilla. (LVM

2017a.) Helpottunut mahdollisuus toimia osa-aikaisena taksinkuljettajana tuo toivottavasti mukanaan positiivisia työllisyysvaikutuksia. Ruotsin kokemusten mukaan maaseudulla taksinkuljettajat tekevät usein osa-aikaisesti myös muita töitä.

Liikennekaareissa puretaan taksiliikenteen hintasääntelyä. Sääntelyn lopettamisen toivotaan kannustavan kysynnän ja tarjonnan mukaiseen joustavaan hinnoitteluun ja erilaisten tuotteiden tarjoamiseen. (LVM 2017a.) On kiinnostavaa jäädä seuraamaan, tapahtuuko Suomessa samanlainen kehitys kuin Ruotsissa, eli sääntelyn purkamista seuraava hintojen nousu. Myös kaupunkien ja maaseudun väliset mahdolliset erot taksimatkan hinnassa jäävät kiinnostamaan.

Liikennekaaren vaikutukset taksiliikenteen sääntelyn suhteen kohdistuvat eri tavalla eri tyyppisille alueille, kuten suurille ja pienille kaupungeille sekä maaseutualueille. Taksiliikenteen tarjonnan muutokset riippuvat suuresti siitä, missä kunta sijaitsee, millainen on sen väestöpohja ja yhdyskuntarakenne sekä syntyykö paikkakunnalle tai alueelle uusia markkinaehtoisia taksipalveluja.

Hintakaton poistamisella voi olla negatiivisia vaikutuksia sellaisilla alueilla, joilla vapaan kilpailun perusedellytykset eivät täyty. Maaseudulla tällaisia tekijöitä ovat mm. alhainen asukasmäärä ja -tiheys eli alhainen kysyntä sekä kilpailijoiden puute. Kuluttajahintojen kohtuuttomaan nousuun on onneksi varauduttu niin, että Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi voi tarvittaessa määrätä enimmäistaksan.

Taksien saatavuus syrjäseuduilla voi heikentyä, joten niiden asukkaiden asema täytyy turvata. Toisaalta suurissa kaupungeissa on mahdollisuus lisätä tarjontaa taksilupien enimmäismäärästä luovuttaessa, sillä kysyntääkin on nykyään paljon.

Hintasääntelyn purkamisella on alkuvaiheessa myös muita vaikutuksia. Se tietää todennäköisesti ylimääräistä työkuormaa niille kunnille ja yrityksille, jotka ovat ostaneet taksipalveluja enimmäistaksan mukaisesti. Nyt kuljetukset kannattaa kilpailuttaa, mikä vaatii varsinkin alussa resursseja.

Aikaisemmin ELY-keskuksilla oli merkittävä rooli taksiliikenteen valvomisessa ja lupaprosessissa. ELY-keskusten rooli näissä poistuu ja keskittyy Liikenteen turvallisuusvirastolle Trafille. Luvanhakijoiden lisäksi varmasti myös viranomaisen roolia helpottaa se, kun luvat haetaan jatkossa yhden luukun periaatteella Trafilta.

Liikennekaarihanke jatkuu toisen ja kolmannen vaiheen myötä lähivuosina. Etenkin tiedon tuominen kuluttajille näkyvämmäksi tulee vaikuttamaan myös taksiliikenteseen. Toivottavasti näkökulma liikenteestä palveluna ja eri kulkumuotojen yhdistäminen samaan matkaketjuun helpottuu liikennepalveluiden digitalisaation ja tiedon avaamisen myötä. Liikennekaaren toisen ja kolmannen etenemistä onkin kiinnostavaa jäädä seuraamaan.

Liikennekaaren ensimmäinen vaihe astuu kokonaisuudessaan voimaan 1.7.2018. Toiveena on, että tavoitellut positiiviset vaikutukset toteutuvat ja taksiliikennemarkkinat toimisivat tehokkaasti asiakaslähtöisyyteen ja terveeseen kilpailuun perustuen. Toivottavasti erilaisia varokeinoja, kuten Trafian mahdollisuutta asettaa enimmäishinta, ei tarvitse ottaa käyttöön ja ettei käytännössä ilmene sellaisia epätoivottuja vaikutuksia, joita ei osattu ennakoita Liikennekaarta valmistellessa.

## 6 Lähteet

**Hallituksen esitys liikennekaareksi - Laki liikenteen palveluista. 2015.**

Valtioneuvosto. [Viitattu 22.4.2018]. Saatavissa: <http://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM076:00/2015>

**Hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, III vaihe. 2018.**

Valtioneuvosto. [Viitattu 22.4.2018]. Saatavissa: <http://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM004:00/2018>

**Laki liikenteen palveluista 320/2017**

**Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä 18.9.2009/695**

**LVM. 2017a = Liikenne- ja viestintäministeriö. 2017a. Taksiliikenne**

*liikennepalvelulaissa.* Faktalehti 44/2017. [Viitattu 22.4.2018]. Saatavissa: <https://www.lvm.fi/documents/20181/937315/Faktalehti+44-2017+Taksiliikenne+liikennepalvelulaissa.pdf/ee901031-bcff-451a-af03-19fdb6be639e>

**LVM. 2017b = Liikenne- ja viestintäministeriö. 2017b. Taksiliikenne**

*liikennekaareissa, vertailu Ruotsiin.* Faktalehti 46/2017. [Viitattu 22.4.2018]. Saatavissa: <https://www.lvm.fi/documents/20181/937315/Faktalehti+46-2017+Taksiliikenne+liikennepalvelulaissa%2C+vertailu+Ruotsiin.pdf/5181c0b3-d3b9-4c40-ac33-f5b21da61f31>

**Marell, A. & Westin, K. 2002.** *The effects of taxicab deregulation in rural areas of Sweden.* Journal of Transport Geography, vol. 10: 2. S. 135-144. ISSN: 09666923.

**Taksiliikennelaki 2.3.2007/217**