

Asia: VN/35525/2023/

## Lausuntopyyntö taksisäätelyn arviomuistio

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on ollut aktiivisesti mukana asian valmistelussa ja toteaa, että sääntelyä on arvioitu liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistiossa kattavasti.

### 2.2 Ajoluvan saamisen estävät rikokset

**Olisiko tarpeen lisätä tuomioita tietyistä aserikoksista sekä maksuväline- ja petosrikoksista ajoluvan saamisen esteeksi? Mitkä olisivat suurimpia vaikutuksia, joita muutosehdotukset voisivat aiheuttaa? Olisiko muita rikostuomioita mitä pitäisi huomioida ajoluvan myöntämisen esteenä?**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n näkemyksen mukaan ehdotus on kannatettava. Nykyisellään ajoluvan saamisen estäviä rikoksia arvioidaan laajasti, mutta kyseiset muutosehdotukset ovat hyvä täydennys eivätkä lisää Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n hallinnollista työtaakkaa.

### 2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

**Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom pitää tärkeänä, että taksinkuljettajan ajolupa perutaan aina, jos haltija syyllistyy voimassaolon aikana ajolupaan vaikuttaviin rikoksiin. Myös silloin, kun luvan haltija on ajokiellossa. Näin lupaan kohdistuneet hallinnolliset seuraamukset tulee huomioiduksi lupaa uudistettaessa.

### 2.4 Taksinkuljettajan koulutus

**Mitä hyötyjä tai haittoja sekä vaikutuksia pakollisesta koulutuksesta olisi? Nostaisiko pakollinen koulutus alalle tulon kynnystä? Lisäisikö koulutus luotettavuutta? Vaikuttaisiko taksinkuljettajien koulutus työvoiman saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?**

**Jos koulutus säädettäisiin pakolliseksi, niin miten koulutuksen sisältö ja kesto tulisi rakentaa? Olisiko tällä hetkellä voimassa oleva erityisryhmien kuljettajakoulutus syytä lisätä osaksi pakollista koulutusta vai jättää erilleen joko vapaaehtoiseksi tai pakolliseksi?**

**Kenelle koulutus säädettäisiin pakolliseksi? Vain uusille alalle tuleville kuljettajille? Alalle vuoden 2018 jälkeen tulleille kevennettynä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi? Olisiko tarpeen säätää myös erillisestä jatkokoulutuksesta?**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n näkemyksen mukaan pakollinen koulutus voisi lisätä taksinkuljettajien osaamista ja tätä kautta parantaa alan luotettavuutta. Riippuen koulutuksen laajuudesta on syytä pohtia, että tästä ei muodostu kynnystä alalle tulolle.

On hyvä pohtia, tulisiko erityisryhmien kuljettajakoulutus ottaa kokonaisuudessaan tai joiltain osin osaksi pakollista koulutusta ja joiltain osin jättää vapaaehtoiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n näkemyksen mukaan taksinkuljettajien koulutus tulisi säätää pakolliseksi vain alalle tuleville uusille kuljettajille. Jälkikäteinen koulutusvaatimus voisi olla suhteeton vaatimus jo alalla toimiville. Lisäksi taksinkuljettajan koulutuksen suorittamisen tai suorittamatta jättämisen valvonta sitoisi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n resursseja merkittävästi. Tältä osin ehdotusta ei kannateta.

## 2.5 Taksinkuljettajan koe

**Miten koetta tulisi kehittää? Tulisiko kokeen suorituskertojen määrää rajata ja asettaa karenssi esimerkiksi kolmen hylätyn koekerran jälkeen? Tulisiko vilpin jälkeistä karenssiaikaa pidentää? Näkemyksenne karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n näkemyksen mukaan pakollinen taksinkuljettajan koulutus saattaa itsessään vähentää hylättyjen kokeiden määrää ja osaltaan myös vilppitapauksia. On kuitenkin tärkeää, että vilppitapauksiin olisi keino puuttua. Lisäksi on hyvä pohtia karenssia vilppitapausten osalta, sekä mahdollisesti myös hylättyjen koekertojen jälkeen, jotta tämä ohjaisi hakijat hakemaan riittävää osaamista kokeen läpäisemiseksi.

## 3.2 Hyvämaineisuuden estävät rikokset

**Tulisiko hyvämaineisuuden arviointiin lisätä esteeksi myös henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita? Mitä vaikutuksia näillä muutoksilla olisi taksialalle, sekä laajemmin tavara- ja henkilöliikenneluvan hakijoihin ja haltijoihin?**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kannattaa ehdotettuja muutoksia. Ehdotetuilla muutoksilla on vaikutuksia myös tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoihin. Traficom katsoo, että nämä vaikutukset lisäävät liikenteen harjoittajien yhdenvertaisuutta, eikä muutoksia ole siten tarpeen rajata kohdistumaan vain taksiliikenneluvan haltijoihin.

## 3.3 Yrittäjäkoe

## **Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomin vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestäville tahoille ja kokeen suorittajille?**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin näkemyksen mukaan yrittäjäkoe voidaan siirtää Traficomin vastuulle. Yrittäjäkoe tultaisiin järjestämään Traficomin palveluntuottajan toimesta.

### **3.4 Koulutusorganisaatioiden valvonta**

#### **Tulisiko koulutusorganisaatiolle ja/tai koulutuksesta vastaavalle henkilölle asettaa tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja/tai esteitä hyväksynnälle? Jos vaatimuksia asetettaisiin, millaisia vaatimusten tulisi olla?**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kannattaa ehdotettua.

### **4.2. Värilliset rekisterikilvet**

#### **Mitä hyötyjä/haittoja ja vaikutuksia värillisistä rekisterikilvistä olisi? Miten värillisiä rekisterikilpiä tulisi valvoa?**

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan taksien tunnistamisen kannalta oleellista on valaistun taksikuvun käyttö, joka näkyy parhaiten asiakkaille sekä valvoville viranomaisille. Värillisten rekisterikilpien vaihtoehtona on tarjolla hallinnollisesti kevyempiä ja kustannuksiltaan halvempia ratkaisuja, joiden avulla taksien tunnistettavuutta ja valvontaa voidaan parantaa. Arviomuistiossa esitetään myös useita muita parannuksia, jotka yhdessä ehdotetun ajoneuvon rekisteröimisen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan sekä liikennelupan kytkemisen kanssa, poistavat niitä ongelmia mitä värillisellä rekisterikilvellä on ajateltu poistettavan.

Taksikuvun käytön sääntelyä voidaan lainsäädännön tarkastamisen yhteydessä tarkistaa ja samalla käytön laiminlyönnin seuraamuksia ankaroitaa siten, että se johtaa taksikuvun käyttämiseen. Valvonta olisi myös hyvä perustaa lähtökohtaisesti järjestelmistä saatavaan ajantasaiseen tietoon niin ajoneuvon rekisteröinnin, liikennelupien tai kuljettajalupien osalta. Pelkkä fyysinen kortti, lupa tai rekisterikilpi ei kerro sitä, ovatko ne voimassa tai onko säädetyt velvollisuudet täytetty. Ehdotettu malli, jossa ajoneuvo ensinnäkin rekisteröidään liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan ja ajoneuvon rekisteritunnus kytketään liikennelupan, on valvonnan kannalta luotettavampi ja kustannustehokkaampi keino. Tämä voisi mahdollistaa tiedon hyödyntämistä myös valvontalaitteissa, jolloin luvanvaraista liikennettä suorittavat taksiajoneuvot on mahdollista havaita liikenteestä, vaikka esimerkiksi taksikupua ei käytettäisi.

Värillisten kilpien osalta on myös huomioitava, että ajoneuvon rekisteröinnin ja kilpien myöntämisen jälkeen säädettyjen velvollisuuksien täytyminen voidaan joka tapauksessa havaita vasta liikenteen valvonnassa. Tästä näkökulmasta värilliset kilvet eivät automaattisesti tarkoita sitä, että kyseisellä ajoneuvolla ja yrityksellä on asiat kunnossa.

Käytännön näkökulmasta asiassa on myös hyvä huomioida se, että tällaisen uuden rekisterikilpi tyyppin valmistaminen, hallinnointi eri ajoneuvoluokkiin, kilpivarastojen jakaminen kaikille katsastusasemille ja näiden toimien vaatimat järjestelmämuutokset aiheuttavat merkittäviä kustannuksia. Edelleen tällaisten rekisterikilpien myöntäminen edellyttäisi uusien järjestelmärajapintojen viemistä katsastustoimipaikoille, mikäli siellä pitäisi selvittää esimerkiksi olemassa oleva liikennelupa. Riippuen siitä mitkä värillisen rekisterikilven myöntämisen edellytykset olisivat, voi tilanne olla myös se, että tällaista harkintaa ei voida tehdä katsastustoimipaikoilla, jos se on viranomaiselle kuuluvaa.

### 4.3 Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella rekisteröidä ajoneuvo liikenneluvan yksinomaiseen hallintaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksiyrityksille) ja toimivaltaisille viranomaisille? Vaikuttaisiko ajoneuvon rekisteröiminen saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?**

-

### 4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella kytkeä rekisteritunnus liikennelupaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksiyrityksille) ja toimivaltaisille viranomaisille?**

-

### 4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi julkisesta rekisteristä? Mitä tulisi huomioida valmistelussa?**

-

### 4.6 Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

**Mitä seikkoja tulisi huomioida liikennevirhemaksun määräämisessä? Olisiko muita liikennepalvelulain säännöksiä, joiden noudattamatta jättämisestä tulisi määrätä seuraamus osana taksialan valvontaa?**

-

### 5.2 Vaihtoehtoiset toimenpiteet

**Tulisiko taksamittari säätää pakolliseksi useampiin ajoihin kuin mitä laki nyt edellyttää? Saako käytössä olevista lain mukaisista muista laitteista ja järjestelmistä yhtä kattavat tiedot kuin taksamittarista? Mitä ovat taksamittarin tai muun laitteen tai järjestelmän kustannukset kuljettajalle tai yritykselle? Olisiko erillinen pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä hyödyllinen?**

-

### 5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

**Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ei kannata ehdotusta arviomuistiossa annettujen perusteluiden mukaisesti.

## 6.2 Ajovuoroista sopiminen

**Kannustaisiko Kilpailu- ja kuluttajaviraston täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista, sopimaan ajovuoroista ja päivystyksistä vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi? Mitä koette olevan suurimpia epäselvyyksiä ajovurojen sopimisessa?**

-

## 6.3 Julkisesti tuettu päivystys

**Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?**

-

## Loppuun yleisiä kysymyksiä

**Onko teillä muita kommentteja tai lisätietoja taksisääntelyyn liittyvän säädöshankkeen jatkotyössä huomioitavaksi?**

**Onko arviomuistioissa nostetut mahdolliset vaikutukset muutosehdotuksiin oikeansuuntaisia? Kun jatkovalmistelussa arvioidaan vaikutuksia tarkemmin, olisiko vaikutuksia syytä täydentää joillain näkökulmilla?**

**Onko arviomuistion nykytilan kuvausta koskevat osiot oikeansuuntaisia ja riittävän kattavia? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla tai tarpeellisilla tiedoilla?**

**Koetteko, että muistiossa esitetty arvio alalla nykyisin esiintyvistä haasteista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneeet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?**

**Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?**

-

Kiiski Hanna-Kaisa  
Traficom