

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Taksilainsäädäntöä on edelleen tarpeen korjata ja uudistaa. Kannatamme lakihankkeen tavoitteita, jotka ovat hallitusohjelman mukaan kuluttajien luottamuksen vahvistaminen taksiliikenteeseen, taksien saatavuuden edistäminen, eri asiakasryhmien huomioiminen koko maassa ja taksiliikenteen tehostaminen.

Yleisenä kommenttina toteamme, että jatkovalmistelussa tulee muutosehdotuksien toteutusta ja vaikutuksia arvioida paitsi yksittäisten muutosten osalta myös kokonaisuutena. Vaikutukset valvontaan ja harmaan talouden torjuntaan ovat tärkeitä, mutta myös vaikutukset taksirytysten ja kuljettajien (ml. osa-aikaiset) toimintaan ja kustannuksiin. Tulee välttää sääntelyä, joka on liian poissulkevaa ja joka nostaa alalle tulon kynnyistä kohtuuttomasti ja heikentää taksien ja kuljettajien saatavuutta.

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?

Pidämme hyvänä sitä, että ajoluvan edellytyksiä tiukennetaan suhteessa mainittuihin rikoksiin.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Taksinkuljettajan ajolupaa ei voida lain mukaan myöntää, mikäli hakija on syyllistynyt mm. seksuaalirikoksiin. Toisaalta laki ei anna poliisille mahdollisuutta ajoluvan kokonaan peruuttamiseen esimerkiksi törkeän seksuaalirikoksen takia tai toistuvassa rattijuopumuksessa. Jatkovalmistelussa tulee harkita tämän mahdollistamista.

Myös viranomaisten tiedonvaihtoa tulisi tehostaa. Nyt viranomainen ei saa välittää tietoa siitä, että kuljettaja on syyllistynyt lapsiin kohdistuvaan seksuaalirikokseen koulukuljetuksia tilaavalle kunnalle kuten ei myöskään kuljettajan työnantajana toimivalle välitysyhtiölle.

Myös kuljettajan rikostaustan tarkistamisessa julkisissa hankinnoissa on täsmennystarpeita. Laki (504/2002) velvoittaa työnantajan huolehtimaan lasten kanssa työskentelevien kuljettajien rikostaustan selvittämisestä. Kunnat edellyttävät hankinnoissaan, että työnantaja huolehtii kuljettajien (myös tilapäisten kuljettajien ja alihankkijoiden) rikostaustan selvittämisestä. Tulee ratkaista, miten rikostausta selvitetään yhden henkilön yrityksissä, sillä nämä jäävät nyt tarkistamatta. Tulisi pohtia, voisiko esimerkiksi kunnalla olla palvelun tilaajana oikeus näissä tapauksissa tarkistaa kuljettajan rikosrekisteriote.

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?

Kannatamme pakollista koulutusta, sillä sen avulla kuljettajien osaamista ja palvelun laatua voidaan parantaa.

Erytisryhmien kuljettajakoulutus voisi muodostaa pohjan pakolliselle koulutukselle tai ainakin sen keskeisiä osioita tulisi sisällyttää siihen. Keskeisiä osioita ovat esimerkiksi pyörätuolin kiinnittäminen kuljetuksen ajaksi ja vammaisen henkilön taksiin avustaminen. Pakollisessa koulutuksessa voitaisiin hyväksilukea kuljettajan suorittama erityisryhmien kuljettajakoulutus.

Pakollisen koulutukseen tulisi myös sisällyttää osio kuljettajien käyttäytymisetiketistä toisia yrityksiä kohtaan julkisilla taksiasemilla. Nyt ongelmana joissakin isoissa solmukohdissa on, että kilpailevan yrityksen toimintaa koitetaan estää esimerkiksi etuilemalla ja kiilaamalla ja jopa käyttäytymällä aggressiivisesti.

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?

-

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?

Kannatamme näitä rikostuomioita hyvämaineisuuden esteeksi.

3.3 Yrittäjäkoe

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

-

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?

Kannatamme koulutusorganisaatioiden ja koulutuksesta vastaavien henkilöiden kelpoisuusvaatimusten lisäämistä ja valvonnan tehostamista, jotta arviomuistiossa esille tuotuja epäkohtia voidaan ehkäistä.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

-

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 taksirytyksille) ja toimivaltaisille viranomaisille?

Ks. seuraava vastaus.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Matkustajien tiedonsaantia ja turvallisuutta voisi edistää julkisesti saatavilla olevan tiedon laajentaminen taksiliikenteen harjoittajista siten, että Traficomien palvelusta olisi mahdollista tehdä hakuja myös ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella. Tämä edellyttäisi, että ajoneuvon tiedot olisi yhdistetty taksiryrittäjän liikenneluvan tietoihin.

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?

Kannatamme sitä, että puutteellisesta taksivalaisimesta ja hinnaston puuttumisesta tai sen epäselvästä hintojen esittämisestä voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu. Yhtenäinen taksivalo parantaisi asiakkaiden mahdollisuuksia tunnistaa taksi.

Taksialan valvonnassa tulisi kiinnittää huomiota myös kuljettajien käyttäytymiseen kilpailevien yritysten kuljettajia kohtaan sellaisilla taksiasemilla, joilla asiassa on todettu erityisiä ongelmia.

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?

Taksamittarisääntelyä tulee jatkotyössä arvioida huolellisesti. Arviomuistion perusteella näyttää siltä, että taksamittarin pakollisuuteen liittyy vastakkaisia näkökohtia, vaikka harmaan talouden torjuntaa se helpottaisi. Taksamittari on luotettava, kun matkan hinta perustuu matkan aikana tapahtuvaan mittaamiseen. Taksamittarin pakollisuus kuitenkin rajoittaisi erilaisten hinnoittelumallien ja digitaalisten sovellusten käyttöä.

Taksamittarin pakollisuus nostaisi alalle tulon tai alalla toimimisen kustannuksia, jolloin se voisi heikentää palveluiden saatavuutta.

Pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä voisi olla hyödyllinen, jos se onnistutaan rakentamaan, mutta kehittämistyö tarvitsee aikaa ja resursseja.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

-

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?

Haja-asutusalueilla ja pienillä paikkakunnilla tulee olla mahdollisuus sopia ajovuoroista, jotta voidaan parantaa taksipalveluiden saatavuutta. Kilpailu- ja kuluttajaviraston tulisi täsmentää ohjeidensa tulkintaa sen osalta, miten ajovuoroista voidaan sopia hiljaisilla alueilla ja hiljaisina aikoina, kun palvelutarjontaa ja kilpailu on vähän. Tulisi luoda mahdollisimman selkeät pelisäännöt sille, miten yritykset voivat sopia päivystyksen ajovuoroista ja millä ehdoin välityskeskus voi asiassa toimia esim. yöpäivystyksen osalta.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Päivystyksen tilaaminen esim. kunnan toimesta on pidemmän päälle kallis ratkaisu, eikä taksin saatavuuden parantamista voi sen varaan laskea.

Julkisesti tuetun päivystyksen hankkimista ei tule jättää kuntien ja hyvinvointialueiden harteille. Valtiolla on lainsäätäjänä oma vastuunsa taksipalveluiden keskittymisestä ja harvenemisesta ja myös valtion tulee tarvittavan päivystyksen hankintaa tukea.

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 tunnistanee 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?

Julkisesti hankittujen kuljetusten tietopohjaa, koordinaatiota ja yhteistyötä tulee tehostaa. Perustana ja edistysaskeleena olisi hyvinvointialueiden ja Kelan kuljetusten yhteenkoodointi, mikä edellyttää yhteistä asiakasprofilointia ja välitysalustaa. Kunnilla tulisi olla mahdollisuus liittyä samaan välitysalustaan omien kuljetushankintojensa osalta. Nykyinen tilanne, jossa julkiset hankkijat kilpailevat hankinnoillaan samasta saatavilla olevasta kalustosta haja-asutusalueilla, ei ole kestävä.

Säädöshankkeen jatkovalmistelussa tulee muutosehdotuksien toteutusta ja vaikutuksia arvioida paitsi yksittäisten muutosten osalta myös kokonaisuutena. Vaikutukset valvontaan ja harmaan talouden torjuntaan ovat tärkeitä, mutta myös vaikutukset taksirytytysten ja kuljettajien (ml. osa-aikaiset) toimintaan ja kustannuksiin. Tulee välttää sääntelyä, joka on liian poissulkevaa ja joka nostaa alalle tulon kynnyistä kohtuuttomasti ja heikentää taksien ja kuljettajien saatavuutta.

Arviomuistion nykytilan kuvauksessa tulisi olla täsmällisempi arvio taksipalveluiden alueellisesta saatavuudesta eri puolilla Suomea.

Arviomuistiossa esitetyt toimet eivät juurikaan vastaa taksien saatavuusongelmiin pienemmissä keskuksissa ja harvaan asutuilla alueilla.

Vilkuna Johanna
Suomen Kuntaliitto ry