

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu arviomuistio taksilainsäädännön muutostarpeista. Arviomuistiossa esitellään taksimarkkinoiden ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia sekä esitetään muutosehdotuksia. Arviomuistiossa tarkastellaan ensisijaisesti sääntelyn mahdollistamia keinoja vaikuttaa alan toimintaan ja toimijoihin. Arviomuistio toimii osana hallitusohjelman takseja koskevan lainsäädäntöhankkeen esivalmistelua.

Yleistä

Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy (Hyvil) toteaa, että taksilainsäädäntöä on tarpeen korjata ja uudistaa. Hyvil kannattaa hallitusohjelmassa asetettuja lainsäädäntöhankkeen tavoitteita: vahvistaa kuluttajien luottamusta taksiliikenteeseen, edistää taksien saatavuutta, huomioida eri asiakasryhmät koko maassa sekä tehostaa taksiliikenteen valvontaa ja kitkeä harmaata taloutta.

Jatkovalmistelussa muutosehdotusten toteutusta ja vaikutuksia tulee arvioida yksittäisten muutosten lisäksi myös kokonaisuutena. Vaikutukset valvontaan ja harmaan talouden torjuntaan ovat tärkeitä, mutta myös vaikutukset taksiyritysten ja kuljettajien toimintaan ja kustannuksiin. Tulee välttää sääntelyä joka nostaa alalle tulon kynnystä 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?

Hyvil pitää 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. seksuaalirikokseen. Toisaalta laki ei anna poliisille mahdollisuutta ajoluvan kokonaan peruuttamiseen esimerkiksi törkeän seksuaalirikoksen takia tai toistuvassa rattijuopumuksessa. Jatkovalmistelussa tulee harkita tämän mahdollistamista.

Viranomaisten tiedonvaihtoa tulisi tehostaa. Nyt viranomaisen ei saa välittää kuljetuksia tilaavalle taholle eikä myöskään kuljettajan työnantajana toimivalle välitysyhtiölle tietoa siitä, että kuljettaja on syyllistynyt lapsiin kohdistuvaan seksuaalirikokseen.

Myös kuljettajan rikostaustan tarkistamisessa julkisissa hankinnoissa on täsmennystarpeita. Laki (504/2002) velvoittaa työnantajan huolehtimaan lasten kanssa työskentelevien kuljettajien rikostaustan selvittämisestä. Hankinnoissa edellytetään, 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 palvelun tilaajalla tällöin olla oikeus 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?

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

Erityisryhmien kuljettajakoulutus voisi toimia pohjana pakolliselle koulutukselle tai ainakin sen keskeisiä osioita tulisi sisällyttää siihen. Tllaisia ovat esimerkiksi pyörätuolin kiinnittäminen kuljetuksen ajaksi, vammaisen henkilön avustaminen sekä vuorovaikutustaidot. Pakollisessa koulutuksessa voitaisiin hyväksilukea kuljettajan suorittama erityisryhmien kuljettajakoulutus.

Pakollisen koulutuksen lisäksi voisi olla vapaaehtoinen erityisryhmien kuljettajakoulutus, jossa syvennettäisiin osaamista eri erityisryhmien avustamisesta ja ergonomiasta.

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?

Hyvill kannattaa näitä rikostuomioita hyvämaineisuuden esteeksi.

3.3 Yrittäjäkoe

Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomien 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?

Koulutusorganisaatioiden ja koulutuksesta vastaavien henkilöiden kelpoisuusvaatimusten tulisi olla selkeästi sovittuja, ja niitä tulisi tarkastella säännöllisin väliajoin.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

4.3 Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvanhaltijan 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?

kts 4.5

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?

kts 4.5

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 Traficom:n palvelusta olisi mahdollista tehdä hakuja myös ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella. Tämä edellyttäisi, että ajoneuvon tiedot olisi yhdistetty taksiryttäjän 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?

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 ajovuorojen 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 kilpailua on vähän. Tulisi luoda mahdollisimman selkeät pelisäännöt sille, miten

yrietykset voivat sopia päivystysten ajovuoroista ja millä ehdoin välityskeskus voi asiassa toimia esim. yöpäivystysten osalta.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

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

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

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?

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 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.

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.

Viemerö Jaana
Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy