

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisäätelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kuluttajaliitto ry (jälj. Kuluttajaliitto) kiittää lausuntomahdollisuudesta ja esittää seuraavat kannanotot arviomuistioon ja nykytilanteeseen.

Kuluttajien lisääntynyt tyytymättömyys taksipalveluihin on otettava vakavasti, ja ongelmaa on lähdettävä ratkomaan niin lainsäädännön kuin muidenkin toimien avulla. Kuluttajaliitto kiinnittää huomiota erityisesti kuluttajien turvallisuudentunteeseen sekä taksipalvelujen saatavuuteen liittyviin ongelmiin. Molemmat näistä vaativat luultavasti muitakin toimia, kuin pelkästään lainsäädännön muutoksia, ja Kuluttajaliitto toteaa, että arviomuistiossa on ansiokkaasti todettu myös lainsäädännöllä aikaan saatavien muutosten rajat. Tästä huolimatta monet arviomuistiossa tehdyt lainmuutosehdotukset ovat kannatettavia.

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?

Kuluttajaliitto pitää kannatettavana muistion ehdotuksen mukaisten aserikosten (RL 41 luku), petoksen ja muu epärehellisyydestä (RL 36 luku), sekä maksuvälinerikosten (RL 37 luku) lisäämistä luetteloon rikoksista, jotka estävät ajoluvan saamisen. Muutosehdotuksilla olisi myönteisiä vaikutuksia asiakasturvallisuuden tunteeseen. Turvallisuustekijöihin täytyy voida vaikuttaa jo ennakolta, koska asiakas ei voi enää palvelun hankittuaan vaikuttaa kuljettajan

toimintaan. Kuluttajaliitto yhtyy Taksiliiton lausunnossa esitettyyn listaukseen muista rikoksista, joista annettu lainvoimainen tuomio olisi myös ajoluvan myöntämisen este.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

-

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 kevennettyinä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi? Olisiko tarpeen säätää myös erillisestä jatkokoulutuksesta?

Niin ikään turvallisuuden sekä luotettavuuden takaamiseksi Kuluttajaliitto kannattaa myös pakollisen koulutuksen säätämistä taksinkuljettajan kokeen läpäisemisen vaatimuksen lisäksi. Koulutuksella voitaisiin Kuluttajaliiton näkemyksen mukaan pyrkiä edistämään kuluttajien oikeuksien toteutumista. Kuluttajan oikeuden kannalta merkitystä voi olla esimerkiksi sillä, miten kattavat tiedot taksinkuljettajalla on kuluttajalle kuuluvista oikeuksista ja toisaalta kuljettajan velvollisuuksista. Erityisesti kuljettajan olisi oltava tietoinen velvollisuudesta ottaa huomioon asiakkaan toimintarajoitukset ja niistä johtuvat erityiset tarpeet. Myös kuljettajan riittävä kielitaito on tarpeen kuluttajan oikeuksien toteutumiseksi. Pakollisella koulutuksella voitaisiin myös edistää liikenneturvallisuutta. Pelkän kokeen sijaan koulutus saattaisi myös tarjota paremmat mahdollisuudet aitoon ammattiin oppimiseen sen sijaan, että oppiminen keskitetään vain yhden kokeen läpäisemiseen.

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?

Koulutuksen lisäksi taksinkuljettajan koetta on kehitettävä lisäämällä siihen ajokokeen osuus. Kokeessa kuljettaja osoittaa riittävät taidot ajo- ja matkustajaturvallisuuteen liittyen sekä kokeen tulee mitata kokelaan osaamista laajasti ja monipuolisesti. Myös kuljettajakokeen vilpin seuraamuksia koskevat ehdotukset ovat kannatettavia. Jälkikäteenkin havaittu vilppi on oltava peruste kokeen hylkäämiselle.

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?

Taksiliikenneluvan saamisen edellytyksenä on syystäkin hyvämaineisuus. Edellytysten tiukentaminen sen osalta, mitkä rikokset otetaan huomioon hyvämaineisuuden arvioinnissa, voi vaikuttaa myönteisesti kuluttajien kokemuksiin taksimatkailemisen turvallisuudesta. Kuluttajaliitto kannattaakin ehdotusta lisätä hyvämaineisuuden estäviin rikoksiin rikoslain 36 luvun mukaiset petosrikokset, 37 luvun maksuvälinerikokset, 20 luvun seksuaalirikokset, 21 luvun henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä 41 luvun aserikokset. Edellä mainittuihin rikoksiin syyllistyneen toimiminen taksinkuljettajana on syystäkin kyseenalaistettava, ja tällaisella sääntelyllä voitaisiin luultavasti vaikuttaa positiivisesti myös yleiseen käsitykseen taksinkuljettajien luotettavuudesta.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Yrittäjäkokeen osalta Kuluttajaliitto kannattaa kokeen järjestämisvastuun antamista Traficomille. Kokeen asettaminen viranomaisen vastuulle helpottaisi sen varmistamista, että kokeessa todellisuudessa mitataan alalla vaadittuja tietoja ja taitoja, millä taas saattaisi olla positiivinen vaikutus koulutuksenjärjestäjien halukkuuteen varmistua koulutuksen riittävän laadukkaasta ja kattavasta tasosta.

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?

-

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Taksiajoneuvojen tunnistettavuuden tärkeyden vuoksi Kuluttajaliitto kannattaa värillisen rekisterikilven vaatimista taksiajoneuvoille. Värillinen taksikilpi osoittaa kaikista helpoiten kuluttajalle, että kyseistä taksia koskevat lupa- ja rekisteröintiasiat ovat hoidettuja, ja helpottaa myös viranomaisten suorittamaa valvontaa erottamalla selkeästi taksiajoneuvot liikennevirrasta. Värilliset taksikilvet on totuttu monessa maassa, esimerkiksi Ruotsissa, näkemään osoituksena taksin luvanvaraisuudesta. Myös suomalaiset kuluttajat todennäköisimmin näkisivät värillisen taksikilven selkeänä osoituksena viranomaisen taksille antamasta hyväksynnästä.

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?

-

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupa

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

Taksiliikenneluvan saamisen edellytysten tiukentamisen lisäksi on tärkeää luoda tehokkaita keinoja, joilla lupien voimassaoloa voidaan valvoa ja väärinkäytöksiä estää. Kuluttajaliitto kannattaakin ajoneuvon rekisteritunnuksen kytkemistä taksiliikennelupaan, sillä tällöin viranomaisella olisi paremmat mahdollisuudet tarkistaa liikenneluvan voimassaolo. Kuten arviomuistiossa todettiin, tällainen rekisteritunnukseen perustuva valvontajärjestelmä edellyttäisi myös siitä säätämistä, että taksiliikenneluvan haltija veloitettaisiin huolehtimaan ajoneuvon rekisteröinnistä. Ajoneuvon tulisi myös olla taksiliikenneluvan haltijan yksinomaisessa käytössä tai hallinnassa. Kuluttajien turvallisuuden vuoksi on tärkeää mahdollistaa tehokas viranomaisvalvonta, mistä syystä rekisteröimisvelvollisuus sekä liikenneluvan voimassaolon tarkistaminen rekisteritunnuksen avulla ovat perusteltuja uudistuksia.

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?

Säännöksiä, joiden noudattamatta jättämisestä tulisi määrätä seuraamus:

Liikenteeseen käytettävää ajoneuvoa ei ole rekisteröity luvanvaraiseen liikenteeseen.

Liikenteeseen käytettävää ajoneuvoa ei ole rekisteröity liikenneluvulle.

Liikenteeseen käytettävää ajoneuvoa ei ole rekisteröity luvanhaltijan hallintaan.

Taksin luovuttaminen henkilölle, jolta puuttuu taksinkuljettajan ammattiajolupa.

Ajoluvan palauttamisen laiminlyönti, kun henkilön taksinkuljettajan ajolupa on peruutettu.

Hinnoittelusta asiakkaan kanssa sopimisen laiminlyönti tilanteissa, missä esimerkkimatkan hinta ylittää Traficomien määrittelemän hintarajan.

Väärä hinnoittelu / eri taksa hinnastossa ja mittarissa.

Taksiliikennettä koskevat yleiset velvollisuudet (Liikennepalvelulaki 151 §), ellei veloitetta ole

muussa lainkohdassa jo erikseen sanktioitu.

Liikennevirhemaksun määrä tuli olla nykyisen 40 euron sijaan huomattavasti suurempi pelotevaikutuksen aikaansaamiseksi.

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?

Taksamittarit tulisi asettaa pakollisiksi kaikkiin takseihin useasta syystä, joista merkittävimmät liittyvät harmaan talouden torjuntaan.

Taksamittariin kirjataan kaikki taksilla ajatut matkat, mikä muun muassa mahdollistaa tehokkaan verovalvonnan, luo pohjan kirjanpidolle sekä edistää taksiyritysten yksittäisiin taksinkuljettajiin kohdistamaa valvontaa. Tärkeimpänä hyötynä Kuluttajaliitto pitää sitä, että taksamittarin avulla kuluttajalla on mahdollisuus varmistua siitä, että matkan ja ajan perusteella määräytyvä hinta on laskettu oikein. Lisäksi taksamittari voi hyödyttää myös yksittäisiä provisiopalkkauksella toimivia taksinkuljettajia, mikäli heille tulisi tarve osoittaa palkanmaksun perusteet työnantajalle.

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?

Taksipalvelujen saatavuuden parantaminen vaatinee vielä lisätutkimusta. Kuluttajaliitto ei lähtökohtaisesti kannata esimerkiksi sääntelyä, jolla mahdollistettaisiin laajemmin taksiyrittäjien välinen sopiminen taksivuorojen ajamisesta. Tällainen sääntely avaisi mahdollisuuksia kilpailunrajoituksille, minkä lisäksi se saattaisi olla EU-lainsäädännön vastaista. Sen sijaan tarkemmilla viranomaisohjeistuksilla toteutettu taksiyrittäjien tiedottaminen nykylainsäädännön mahdollistamista sopimisen keinoista saattaisi olla jokseenkin tehokas keino edistää taksipalvelujen saatavuutta. Myös täsmällisempien ohjeiden (ja ennakkoratkaisuiden jos se olisi mahdollista) saaminen Kilpailu- ja kuluttajavirastolta voisi selkeyttää oikeustilaa sekä olla myös kuljettajien oikeusturvan kannalta paras vaihtoehto.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Julkisesti ostetun taksipäivystyspalvelun osalta on syytä odottaa Forssan kokeilun tuloksia. Lähtökohtaisesti Kuluttajaliitto kannattaa julkista taksipäivystystä, mutta huomauttaa kuitenkin, että koska tällaisen palvelun hankkiminen olisi kunnan harkinnan varassa, ei se välttämättä pelkästään takaisi alueellista yhdenvertaisuutta. Saatavuusongelmien juurisyynä on kysynnän vähäisyys joillakin alueilla, eikä näiden alueiden kunnilla ole samasta syystä edellytyksiä tai halua ostaa julkista päivystyspalvelua. Kuitenkin kuluttajien luottamus siihen, että julkisia takseja on aina saatavilla, saattaisi jo itsessään lisätä näiden palveluiden kysyntää.

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?

Hinnoittelun osalta Kuluttajaliitto kannattaa erilaisten hinnoittelumallien käytön säilyttämistä, kunhan hinnat ovat kuluttajille selkeitä ja hyvin esillä. Kuluttajaliitto ei myöskään yhdy arviomuistiossa esitettyyn kantaan siitä, että taksamittareiden käyttö rajoittaisi erilaisten hinnoittelumallien käyttöä. Myös matkan hinnoittelun tulee olla läpinäkyvää sekä matkasta maksettavan loppusumman ennakoitavissa. Kuluttajaliitto kannattaakin sitä, että hinnastot olisi esitettävä selkeästi ainakin ajoneuvon kyljessä. Lisäksi hinnastojen merkitsemisen kattavuuteen on syytä kiinnittää huomiota myös taksipalvelujen tarjoajien verkkosivustoilla.

Vyyryläinen Tiina
Kuluttajaliitto ry, Konsumentförbundet rf