

Asia: VN/35525/2023/

## Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Rahtarit ry kiittää mahdollisuudesta lausua taksisääntelyn arviomuistiosta.

Laadukas taksijärjestelmä tulisi saada palautettua ja sitä kautta asiakkaiden luottamus suomalaiseen taksipalveluun. Valitettavasti näyttää siltä, että alueellisiin saatavuusongelmiin ei olla löytämässä ratkaisuja.

Ajoluvan saannin edellytyksiin tulisi lisätä riittävä kielitaito, sen mittaamiseen voisi käyttää kansalaisuuteen vaadittavaa kielitaitoa. Taksien asiakkaista suuri osa on ikääntyneitä ihmisiä, joiden palvelemiseksi tulee kuljettajan osata suomen- tai ruotsinkieltä (mieluummin molempia) sujuvasti.

Taksimarkkina on jakautunut voimakkaasti, suurimmissa kaupungeissa tarjontaa on yllin kyllin, mutta palvelun laatu vaihtelee luvattoman paljon. Kuljettajien kielitaito ja paikallistuntemus on osittain ala-arvoista sekä hinnoittelussa on suuria eroja. Kun taas syrjäseuduilla haasteeksi on muodostunut palvelun saatavuus varsinkin yöaikoina ja viikonloppuisin.

Ehdotuksessa ei ole mitään mainintaa hinnoitteluun puutumisesta, vaikka asiakkaat raportoivat julkisuudessa kohtuuttoman korkeista taksoista. Syystä tai toisesta asiakkaan eivät osaa lukea hintaluetteloissa olevia tietoja. Pitäisikö hinnastotarran tietoihin tehdä muutoksia, että asiakkaat helpommin ymmärtäisivät palvelu hinnan?

Esityksestä puuttuvat kokonaan keinot, joilla saadaan kitkettyä pois alalta toimijat, jotka eivät sovellu asiakaspalveluammattiin. Kuljettajien tappelut ja asiakkaille huutelut eivät kuulu taksipalveluun. Alalle tulleet sopimattomat toimijat pilaavat loputkin taksijärjestelmän arvostuksesta. Osalla kuljettajia on pukeutuminen ja käytös palveluammattiin sopimatonta. Alueellisia taksitarkastajia kaivattaisiin, jotta villilänsi saataisiin kuriin.

## 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?**

Kannatamme esitystä, sekä niiden lisäksi lisäisimme siihen Suomen Taksiliiton lausunnossa esitetyt rikokset.

## 2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

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

Mahdollisuus ajoluvan peruuttamiseen on hyvä ennalta estävä pelote ja sitä tulisi käyttää aina kun sen edellytykset täyttyvät.

## 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?**

Alalle tulijoille pitäisi ehdottomasti määrätä koulutus. Verrokkina voisi käyttää linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutusta. Tilataksin (jopa 13 koululaispaikkaa) ja D1 linja-auton ero on pieni, molemmissa kuljetetaan maksua vastaan ihmisiä paikasta toiseen ja tilataksella suoritetaan valtaosa maamme koululaiskuljetuksista. Kuinka voi olla mahdollista, että taksinkuljettaja pääsee ammattiin melko suppean kokeen kautta, kun vastaavasti linja-auton kuljettajalta vaaditaan 280 tunnin tai nopeutetuna 140 tunnin koulutus. Linja-auton kuljettajan ammattipätevyyden voi saada myös pelkän kokeen kautta, mutta koe on erittäin vaativa. Koulutuksessa kuljettaja saisi kattavan tietopaketin asiakaspalvelusta, liikenneturvallisuudesta, lainsäädännöstä ja tietysti koulutus sisältäisi erityisryhmien koulutuksen. Näin alalle hakeutuisi vain siihen oikeasti haluavat, mikä nostaisi ammatin arvostusta. Hallitusohjelmassa kirjataan, että suurin osa ikäluokasta kävisi toisen asteen koulutuksen ja sitä kautta saisivat hyvät eväät työelämäänsä, miksi taksinkuljettajan vastuulliseen ammattiin tulisi päästä kolmen päivän pikakoulutuksella? Nyt tehty esitys 21 tunnin koulutuksesta kertoo selvästi siitä, että lainlaatija pitää taksinkuljettajan ammattia lähes jokamiehenoikeutena. Lainlaatijat tekivät vuonna 2018 voimaantulleessa lainsäädännössä isoja virheitä, joiden takia maamme tunnustettu laadukas taksijärjestelmä romutettiin, olisiko nyt jo aika saada taksialan arvostus takaisin nousujohteiseksi? Laadukas koulutus alalle tulijoille ja riittävä kielitaito lisättynä hyvällä paikallistuntemuksella nostaisivat alan arvostusta pohjamudista pikku hiljaa. Ne henkilöt, jotka ovat saaneet taksin ajoluvan 2018 kesän jälkeen, tulisi suorittaa koulutus viimeistään ajoluvan uusintaan mennessä. Maastamme löytyy kyllä asiansa osaavia koulutusorganisaatioita, jotka

pystyvät järjestämään riittävästi koulutuksia. Ei kestäisi kauankaan, kun tarjolla olisi monipuolisia vaihtoehtoja läsnäolokoulutuksista verkkokoulutuksiin.

## 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?**

Kyllä kolmen yrityksen jälkeen tulisi olla karenssi, sopiva aika olisi kolme kuukautta, jonka aikana voisi opiskella riittävästi uutta koetta varten. Kokeessa suoritettu vilppi tulisi aiheuttaa samaisen kolmen kuukauden karenssin. Totta kai myös jälkikäteen havaituista vilpeistä pitää tulla seuraamuksia, koe pitää tietysti hylätä ja jo annettu ajolupa peruuttaa tilapäisesti siksi aikaa, kun suoritetaan uusinta koe kolmen kuukauden karenssiajan jälkeen.

## 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?**

Kannatetaan ehdotusta.

## 3.3 Yrittäjäkoe

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

Kannatetaan kokeen siirtämistä Traficomien vastuulle. Muutoksella ei olisi merkittäviä vaikutuksia, tälläkin hetkellä muiden koulutuksien kokeita käydään suorittamassa Ajovarman tiloissa.

## 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?**

Tässä voisi olla samankaltaiset vaatimukset, kun on kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyskoulutuksissa on käytössä.

## 4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Kannatettava ehdotus, tällä hetkellä liikenteessä liikkuu takseja, jotka eivät pidä taksivaloa katolla, vaikka näin kuuluisi olla. Värillinen rekisterikilpi helpottaisi valvontaa, nyt valvonta kohdistuu ainoastaan niihin takseihin, jotka ajavat muutamilta alueen suurimmilta taksiasemilta. Värillinen rekisterikilpi erottuisi muusta liikennevirrasta ja valvontaa voisi suorittaa kohdennetusti. Myös asiakkaat tottuisivat nopeasti värillisiin rekisterikilpiin ja he erottaisivat "pimeät taksit" aidoista

takseista. Samalla tulisi varmistettua rekisteröinti luvanvaraiseen liikenteeseen sekä oikea vakuutusturva.

### 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?**

Ehdotus selkeyttäisi tilannetta ja se vähentäisi mahdollisuutta ajaa toisen nimissä olevalla taksiluvalla. Muutoksella ei olisi vaikutuksia saatavuuteen. On selvää, ettei yritystoiminta ole oikealla pohjalla, jos kuljetusyrityksellä ei ole hallinnassaan kuljetustehtävään sopivaa ajoneuvoa.

### 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?**

Viitaten kohtaan 4.2, valvonnassa olisi helppoa yhdistää ajoneuvo ja liikennelupa toisiinsa, jolloin erilaiset "kikkailut" toisten luvilla ajamiseen vähenisi. Ilmoitus Traficomien tietojärjestelmän kautta ei ole liian iso / kallis vaiva.

### 4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Julkinen rekisteri olisi hyvä tapa kohti avointa järjestelmää. Kun järjestelmässä olisi tiedot taksiluvan haltijoista ja heidän lupiinsa linkitetyistä ajoneuvoista, olisi asiakkaiden helppoa halutessaan tarkistaa palveluntarjoajan oikeellisuuden. Palvelu tuli olla avoin helposti käytettävä appi. Taksiala kyllä seuraisi sisäisesti toimijoita. Viranomaisvalvonta ei kuitenkaan tavoita kaikkia. Ala pystyisi helpommin seuraamaan alalle tulijoita ja sieltä poistuvia. Omavalvontahan on nykyisin laajasti poliittisesti suosiossa. Vielä kun olisi Traficomilla / Poliisilla avoin vihjesähköposti, johon voisi tehdä ilmoituksia epäkohdista, niin valvonta kohdentuisi oikeisiin osoitteisiin.

### 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?**

Pelkkä liikennevirhemaksu ei välttämättä ole riittävä sanktio, valvovalla viranomaisella tuli olla mahdollisuus määrätä ajoneuvo pois taksiliikenteestä siksi aikaa, kunnes puutteet on korjattu. Listaan tulisi lisätä ajoneuvossa sisällä olevien tietojen puuttuminen, eli kuljettajan ajoluvan ja taksiluvan haltijan tietojen näkyvillä olon puuttuminen.

### 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?**

Taksamittari on erittäin luotettava mittalaite, joka kerää aukottomasti tiedot siitä, kuinka autolla ajetaan. Jos kaikissa takseissa olisi pakollinen taksamittari, johon syötettäisiin KAIKISTA ajoista tiedot, niin valvonta olisi helpompaa. Siis kun taksilla ajetaan sovelluksen kautta saatu tilaus, sen tiedot syötettäisiin "sopimusajona" taksamittariin, niin kyydin ajankohta ja matkan pituus tallentuisivat mittarin muistiin ja niitä olisi helppo verrata sitten autoilijan ilmoittamiin tuloihin. Tällä hetkellä sama taksi saattaa ajaa useampien sovellutusten ajoja sekä erilaisia yhteiskunnan korvaamia ajoja, eikä näistä kerry mitään tietoja kootusti yhteen paikkaan. Ainoastaan KELA:n korvaamat ajot pitää ajaa taksamittarilla alueellisesti sovitulla taksoilla. Ruotsissa kerätään tiedot kaikista takseista samaan tietokantaan, mikä on osoittautunut hyväksi keinoksi torjua harmaata taloutta. Meillä hyväksytyt taksamittarit keräävät tiedot kaikista ajoista lähes reaaliaikaisesti ja ne tallentuvat useimmiten mittarin edustajan tiedostoihin jälkepäin tapahtuvaa valvontaa varten. Taksamittari ja siihen liitetty maksupäätte tai tulostin ei ole kustannuksena kohtuuton sen hyötyihin verrattuna. Samalla pitäisi määrätä pakolliseksi taksamittariin yhdistetty tulostinlaite, josta asiakas saisi kuitenkin hintaerittelyineen. Tälläkin hetkellä takseja, joissa on taksamittari, mutta ei tulostinlaitetta ja joissa kuitti kirjoitetaan käsin kuittivihkoon, tämä ei ole nykyaikaa. Vaikka takseissa olevat taksamittarit tulisi olla hyväksytyjä malleja, liikkuu varsinkin syrjäseuduilla vielä takseja, joissa olevat vanhat taksamittarit eivät täytä tämän päivän vaatimuksia. Valvonta ei juurikaan tavoita näitä autoja, siksi taksien vuosikatsastukseen tulisi lisätä osio, jossa tarkastetaan taksamittarin oikeellisuus, eikä vain sinetöintitodistusta, joka saattaa olla jopa kymmenen vuotta vanha. Lista hyväksytyistä taksamittareista ei ole pitkä, jotenka tehtävä katsastuksen yhteydessä ei olisi liian vaativa.

## **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?**

Ajovuoroista sopiminen olisi sallittava kasvukeskusten ulkopuolella palvelujen saatavuuden varmistamiseksi. Kasvukeskuksissa kyllä löytyy henkilöautoja, mutta esteettömien autojen saatavuudessa on haasteita jopa pääkaupunkiseudulla, siksi yritysten keskenään sopimilla ajovuoroilla voitaisiin varmistaa edes jonkinlainen palvelutaso ja samalla niille autoille, jotka ovat ajossa myös jonkinlainen tulotaso.

## **6.3 Julkisesti tuettu päivystys**

### **Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?**

Haastava asia, kunnilla on taloudellisesti tiukkaa ilman päivystyskorvauksiakin. Näkisimme, että hyvinvointialueet olisivat tässä asiassa avainasemassa, koska yö- ja viikonloppu-aikaan välttämättä tarvittavista ajoista iso osa liittyy erilaisiin terveydenhuollon kuljetuksiin, vaikkakin KELA korvaa

niistä aiheutuneet kustannukset, on monessa tapauksessa hyvinvointialue vastuussa palveluiden saatavuudesta.

## 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?**

-

Kima Timo  
Rahtarit ry