

Lausunto

21.06.2024

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@gov.fi

Lausuntopyyntö VN/35525/2023 24.5.2024

Lausunto taksisääntelyn arviomuistiosta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoja taksisääntelyn arviomuistiosta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut muistioon ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

SKAL pitää arviomuistion esityksiä pääosin kannatettavina. SKAL yhtyy suurelta osin Taksiliiton kannanottoihin, mutta esittää joitakin täsmentäviä ja vahvistavia kommentteja erityisesti luvanhaltijan hyvämaineisuuteen, koulutukseen ja kokeisiin liittyen sekä myös taksinkuljettajan ajolupaan liittyviin esityksiin.

SKAL toteaa, että liikenneluvanhaltijoiden hyvämaineisuuteen vaikuttaviin rikoksiin esitetyt muutokset vaikuttaisivat esityksen mukaan myös tavaraliikenneluvan haltijoihin. SKAL myös muistuttaa, että tavaraliikenneluvan haltijoilla on oikeus ilmoitusmenettelyn myötä harjoittaa myös taksiliikennettä, joten kaikilla taksiliikenteen säädösmuutoksilla voi olla osaltaan vaikutuksia myös tavaraliikennettä harjoittaviin yrityksiin.

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?

Taksinkuljettajan ajoluvan vaatimukset

Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen estävät rikokset

SKAL kannattaa arviomuistion ehdotuksia taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisessä huomioitaviksi rikoksiksi lisättäväksi rikoslain aserikoksia käsittelevän 41 luvun mukaisia rikoksia, rikoslain 36 luvun mukaisia rikoksia petoksesta ja muusta epärehellisyydestä sekä 37 luvun mukaisia maksuvälinerikoksia.

SKAL katsoo, että myös liikennepalvelulain luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittaminen ja ammattipätevyysäännösten rikkominen tulee lisätä ajoluvan myöntämisessä huomioitaviksi rikoksiksi. Lisäksi on syytä jatkovalmistelussa vielä tarkastella tulisiko rikoslain veropetoksia, kiristyksiä tai muita vastaavia rikoksia lisätä ajoluvan myöntämisessä huomioitaviksi rikoksiksi.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

SKAL pitää hyvänä, että jatkovalmistelussa selvitettäisiin taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja.

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?

Taksinkuljettajan koulutus

SKAL kannattaa arviomuistion ehdotusta pakollisesta taksinkuljettajan vähintään 21 tunnin koulutuksesta. SKAL esittää, että jatkovalmistelussa selvitetään taksinkuljettajan koulutuksen kokonaisuutta siten, että nykyisin vapaaehtoinen erityisryhmien kuljettajakoulutus otettaisiin sopivalla tavalla huomioon pakollisessa koulutuksessa. Esimerkiksi osia erityisryhmien

kuljettajakoulutuksesta voitaisiin sisällyttää pakolliseen koulutukseen ja keventää erityisryhmien koulutuksen sisältöä vastaavasti.

SKAL katsoo, että taksinkuljettajan koulutus tulee asettaa pakolliseksi kaikille uusille taksinkuljettajille. Lisäksi koulutus tulee säätää siirtymäsäännöksellä pakolliseksi kaikille taksinkuljettajille, joille on myönnetty taksinkuljettajan ajolupa 30.6.2018 jälkeen. Vaihtoehtoisesti kuljettajan ajolupaa uudistettaessa tulee edellyttää taksinkuljettajan koulutuksen suorittamista, ellei kuljettaja ole täyttänyt aiemmin taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain vaatimuksia.

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?

Taksinkuljettajan koe

SKAL kannattaa arviomuistion ehdotuksia vilpin ehkäisemiseksi taksinkuljettajan kokeessa. SKAL katsoo, että ehdotukset on hyvä toteuttaa hyödyntämällä muissa Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevissa kokeissa käytettäviä toimia ja säädöksiä, esimerkiksi ADR- ajolupakokeen mukaisia menettelyjä. SKAL kannattaa myös karenssiaikoja koskevia ehdotuksia.

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 myöntämisen edellytykset

Hyvämaineisuuden estävät rikokset

SKAL kannattaa arviomuistion ehdotuksia liikennepalvelulain liikenneluvanhaltijan hyvämaineisuuden esteeksi lisättäisiin rikoslain 36 luvun mukaisia rikoksia petoksesta ja muusta epärehellisyydestä sekä 37 luvun mukaisia maksuvälinerikoksia, samoin rikoslain 20 luvussa tarkoitetut seksuaalirikokset, 21 luvussa tarkoitetut henkeen tai terveyteen kohdistuvat rikokset, sekä rikoslain aserikoksia käsittelevän 41 luvun mukaisia rikoksia.

Liikennepalvelulain hyvämaineisuutta koskevat vaatimukset ovat samat kaikille liikennelupalajeille, joten niihin tehtävät muutokset koskisivat myös tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoita. SKAL katsoo, että myös tavaraliikenneluvan hakijoiden ja haltijoiden hyvämaineisuuden esteitä koskevia vaatimuksia voidaan laajentaa. Samat hyvämaineisuuden edellytykset ovat hyvä asia säädösten yhdenmukaisuuden ja selkeyden vuoksi.

Lisäksi arviomuistion mukaisesti samojen vaatimusten soveltaminen kaikkiin liikenneluvan haltijoihin olisi perusteltua huomioiden myös sen, että liikennepalvelulain 4 § mahdollistaa taksiliikenteen harjoittamisen ilmoituksen nojalla myös tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoille.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Yrittäjäkoe

SKAL kannattaa arviomuistion ehdotusta liikennepalvelulain muuttamista siten, että vastuu taksiliikenteen yrittäjäkokeen järjestämisestä siirrettäisiin Traficomien tehtäväksi. Ehdotuksen mukaan koe luotaisiin Traficomien koejärjestelmään ja koe suoritettaisiin Traficomien palveluntuottajan palvelupisteellä. SKAL pitää myös laadun ja yhdenmukaisuuden kannalta hyvänä menettelyä, jossa mahdollisuuksien mukaan kaikki tieliikenteen pätevyyskokeiden järjestäminen hoidetaan noudattaen samoja periaatteita.

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?

Koulutusta tarjoavien organisaatioiden valvonta

SKAL katsoo, että koulutusorganisaatioille ja koulutuksesta vastaavalle henkilölle tulee asettaa tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja esteitä hyväksynnälle. Viranomaiselle tulee olla mahdollisuus puuttua havaittuihin laiminlyönteihin ja vilppitilanteisiin tehokkaasti. SKAL edellyttää että kuten kokeiden kohdalla, myös koulutusorganisaatioiden ja koulutuksesta vastaavien henkilöiden osalta edellytykset ja periaatteet ovat yhdenmukaiset muiden tieliikenteen pätevyysliittymien kouluttajien kanssa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala

Ari Herrala

toimitusjohtaja

edunvalvontajohtaja

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 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?

-

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?

-

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?

-

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry