

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja taksisääntelyn arviomuistiosta. Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta. Yksittäisiin ehdotuksiin lausuttavat asiat on eritelty alla kysymyskohtaisesti.

Yleisellä tasolla KKV pitää arviomuistion tavoitteita tärkeinä ja yhtyy näkemykseen, että alan ongelmakohtiin tulee puuttua. Taksimarkkinoilla on noudatettava yhteisiä sääntöjä ja valvonnan täytyy olla tehokasta. Kuljettajien ammattitaitoon ja turvallisuuteen on voitava luottaa, jotta kuluttajien luottamus markkinaan palautuu.

KKV kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että arviomuistiossa esitetyt uudistukset eivät pureudu riittävän voimakkaasti kadulta ja taksitolpilta otettujen kyytien ongelmiin. KKV pitää näitä kyytejä kuluttajan kannalta kaikkein ongelmallisimpina ja se korostuu myös KKV:oon tulevissa yhteydenotoissa sekä julkisuudessa esillä olleissa tapauksissa. Hintaan liittyvät epäselvyydet ja vedätykset sekä kuluttajan kohtaama harhaanjohtaminen taksin valintatilanteessa ovat esimerkkejä kadulta ja taksitolpalta otettujen kyytien ongelmista.

Edellä kuvatut ongelmat korostuvat liikenteen solmukohdista otetuissa kyydeissä. KKV pitää näihin puuttumista sekä lainsäädännön että valvonnan keinoin ensisijaisen tärkeänä. KKV suosittelee arvioitavaksi vaihtoehtoa, että kadulta ja taksitolpalta otettuja kyytejä säänneltäisiin tiukemmin kuin etukäteen sovittuja, esimerkiksi sovelluksen kautta tilattuja, kyytejä.

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?

KKV pitää ehdotusta kannatettavana, sillä se lisää luottamusta taksialalla. Tarpeettoman tiukkoja ehtoja, jotka turhaan vaikeuttavat alalle pääsyä, tulisi kuitenkin välttää.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

KKV pitää ehdotusta kannatettavana, sillä se lisää luottamusta taksialalla. Tarpeettoman tiukkoja ehtoja, jotka turhaan vaikeuttavat alalle pääsyä tulisi kuitenkin välttää.

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?

KKV pitää pakollista koulutusta lähtökohtaisesti kannatettavana ja luottamusta lisäävänä toimenpiteenä, koska koulutuksen ja koejärjestelmän kautta voidaan varmistaa alalla tarvittavan perusosaamisen taso sekä kuljettajan kielitaidon riittävyys. Koulutuksen ei tule olla liian kallis tai pitkä kokonaisuus, jotta siitä ei synny merkittäviä haitallisia vaikutuksia taksia etenkin osa-aikaisesti ajaville kuljettajille.

KKV ei pidä tarkoituksenmukaisena, että erityisryhmien kuljettajakoulutus olisi kokonaisuudessaan pakollinen osa taksinkuljettajan koulutusta, koska tämä todennäköisesti nostaisi koulutuksen vaatimustasoa tarpeettoman korkeaksi etenkin niiden osalta, jotka ajavat taksia osa-aikaisesti. KKV kuitenkin kannattaa sen arvioimista, pitäisikö erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta sisällyttää joitain osia myös pakolliseen koulutukseen.

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? Näkemyskseen karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?

KKV näkee, että vilpin kitkeminen ja siitä aiheutuvat seuraamukset parantavat kuljettajien ammattitaitoa, ja voivat siten epäsuorasti parantaa kuluttajien luottamusta taksimarkkinaa. Virasto kuitenkin huomauttaa, että tarpeettoman tiukkoja ehtoja, jotka turhaan vaikeuttavat alalle pääsyä tulisi välttää.

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?

KKV näkee, että hyvämaineisuuden arviointi voi epäsuorasti parantaa kuluttajien luottamusta taksimarkkinaa. Virasto kuitenkin huomauttaa, että tarpeettoman tiukkoja ehtoja, jotka turhaan vaikeuttavat alalle pääsyä tulisi välttää.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Ei lausuttavaa.

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?

Ei lausuttavaa.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

KKV pitää taksien tunnistamista taksikuvun perusteella kuluttajan kannalta riittävänä, kunhan näitä säännöksiä noudatettaisiin. Taksikuvun voi ottaa pois silloin kun auto ei ole taksiajossa. Rekisterikilpien osalta tämä ei ole mahdollista, mikä voi hankaloittaa osa-aikaista ajamista ja aiheuttaa asiakkaisissa sekaannusta ajossa olevista takseista.

Ongelmaksi on kuitenkin muodostunut vääränlaisten taksikupujen käyttö. Valvonnan lisääminen ja sanktioiden kasvattaminen ovat KKV:n näkemyksen mukaan parempia keinoja puuttua taksien tunnistettavuuteen.

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?

KKV:lle jää arviomuistion pohjalta epäselväksi, mitä ajoneuvon rekisteröimisellä liikenneluvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan tavoitellaan. KKV toivoo täsmennystä tämän kohdan tavoitteisiin ja siihen, miten nämä tavoitteet saavutetaan.

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?

KKV:lle jää arviomuistion pohjalta epäselväksi, mitä rekisteritunnuksen kytkemisellä liikennelupaan tavoitellaan. KKV toivoo täsmennystä tämän kohdan tavoitteisiin ja siihen, miten nämä tavoitteet saavutetaan.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

KKV pitää julkista rekisteriä hyödyllisenä kuluttajien luottamuksen parantamisen kannalta. KKV kuitenkin huomauttaa, että ollakseen hyödyllinen, rekisterin tulisi olla helppokäyttöinen ja ajantasainen. Tällainen rekisteri vaatisi merkittävästikin resursseja suunnittelun, toteutuksen ja ylläpidon saralla. Erityisen tärkeää olisi rekisterin ajantasaisuus, koska vääriä tietoja sisältävä rekisteri voi aiheuttaa merkittäviäkin mainehaittoja taksiyrityksille.

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?

Sanktioiden tulisi olla riittävän korkealla tasolla, jotta taksiyrityksillä on riittävät kannustimet huolehtia taksivalaisimen ja hinnaston oikeellisuudesta.

Väärinkäytöksillä haetaan taloudellista hyötyä, jolloin sanktiot ja valvonta tulee asettaa sellaiselle tasolle, että se tekee väärinkäytöksestä kannattamatonta. Vähäisempi valvonta laskee kiinnijäämisen riskiä, ja siten puoltaa korkeampaa sanktiota. Muutokset lainsäädäntöön eivät tehoa halutulla tavalla, jos valvonta ei ole riittävää.

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?

KKV huomauttaa, että luottamuspula taksialalla kohdentuu erityisesti niin sanottuihin katutakseihin. Kuluttajan täytyy pystyä todentamaan mihin laskutus perustuu. Jo nyt takseissa on oltava taksamittari tai muu vastaava laite silloin kun hinta perustuu matkan aikana mitattuun aikaan tai matkaan.

Sovelluspohjaisia kyytejä ajaville taksamittari ei tuo mitään lisäarvoa, eikä lisää luotettavuutta, sillä kyydin tarkka hinta on tiedossa etukäteen. Taksamittaripakko myös sulkisi pois sen mahdollisuuden, että esimerkiksi sovelluspohjaisia kyytejä ajava yrittäjä ottaisi tolpalta kyydin kiinteällä hinnalla. Taksamittari lisää kustannuksia, ja voi toimia alalle pääsyn esteenä, etenkin osa-aikaisesti taksia ajaville.

KKV kannattaa vaihtoehtoista sähköistä järjestelmää. Täytyy kuitenkin huomioida, että tällaisen järjestelmän rakentaminen vaatii resursseja.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Ei lausuttavaa.

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?

KKV jakaa arviomuistiossa esitetyn näkemyksen ja kannattaa siinä esitettyä lähestymistapaa. KKV tulee päivittämään ohjeistusta ajovuoroista sopimisen kilpailuoikeudellisesta arvioinnista.

On tärkeää ottaa huomioon, että useat tekijät vaikuttavat taksien saatavuuteen. Viraston tietojen mukaan useat taksialan toimijat turvautuvat jo nyt esimerkiksi erilaisiin päivystys- ja ajovuorojärjestelyihin taatakseen palveluiden saatavuuden. Sovitut ajovurot tai laajempi kilpailuoikeudellinen ohjeistus eivät kuitenkaan välttämättä takaa, että taksiyrittäjillä ja -kuljettajilla olisi aina riittäviä taloudellisia kannustimia tai että he olisivat käytännössä kykeneviä päivystämään hiljaisen kysynnän aikana.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

KKV pitää julkisesti hankittua ja tuettua päivystystä kannatettavana vaihtoehtona markkinapuutteen korjaamiseen. Yöpäivystys voidaan esimerkiksi kunnan toimesta niputtaa julkisesti maksettujen kyytien hankinnan yhteyteen.

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?

Kuluttajavalvontaan tulevien ilmoitusten perusteella ongelmat keskittyvät katutakseihin, ja liikenteen solmukohtiin. Valvonnan tulee olla toimivaa, erityisesti näissä solmukohdissa. Toimivaan valvontaan kuuluu sanktion mahdollisuus, sillä se tekee väärinkäytöksestä kannattamatonta.

Taksimarkkinoiden toimivuudelle on olennaista, että kuluttajat pystyvät kilpailuttamaan taksin mahdollisimman vaivattomasti. Näin kuluttaja pystyy valitsemaan itselleen sopivimman taksikyydin. Taksin kilpailuttaminen on tehtävä mahdollisimman helpoksi ja luotettavaksi eri kuluttajaryhmille.

Taksitoiminnan harjoittamisen vaikeuttaminen voi johtaa nykyistäkin epämääräisemmin toimivien ”pimeiden taksien” lisääntymiseen. Tarpeettomia esteitä alalle tulolle ei tulisi asettaa. Taksiluvan myöntämiseen ja taksitoiminnan laillisuuteen liittyvät ehdotukset vaativat jatkossakin riittävästi valvontaa. Vaikka uudistuksilla on tarkoitus helpottaa viranomaisvalvontaa tunnistettavien taksien kohdalla, voi tunnistamattomien taksien lisääntyminen todellisuudessa vaikeuttaa valvontaa.

Väättänen Anni
Kilpailu- ja kuluttajavirasto

