

Asia: VN/35525/2023/

## Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

### Lausunnonantajan lausunto

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

Annamme lausuntonne vastaamalla lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin. Yleiset huomiot ovat koottu viimeiseksi.

Asiassa on kuultu myös Satakunnan hyvinvointialueen vammaisneuvostoa, jonka antamia kommentteja ja näkemyksiä on huomioon otettu tässä lausunnossa.

### 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?**

Hyvinvointialue pitää perusteltuna, että taksin ajolupaa ei myönnetä / se evätään muistiossa mainittuihin rikoksiin tuomituilta. Hyvinvointialue pitää asianmukaisena säilyttää myös voimassa oleva laki siltä osin, mikä koskee ajoluvan epäämistä mm. väkivalta- ja seksuaalirikoksiin toimituilla henkilöiltä.

Ongelmallisena asiassa on se, että kun henkilön rikoshistoria voidaan (Suomen viranomaisten toimesta) tarkistaa vain suomalaisista rekistereistä (vrt. Liikennepalvelulaki 197§), niin miten varmistetaan, ettei Suomessa taksikuljettajan lupaa hakeva esim. toisen EU-maan kansalainen tai työluvan saanut maahanmuuttaja EU:n ulkopuolisesta valtiosta ole [äskettäin] syyllistynyt vastaaviin rikoksiin/rikkeisiin kotimaassaan.

Näissä tapauksissa lupaa hakevalle henkilölle tulisi asettaa velvollisuus kotimaansa lainsäädännön mukaisen rikosrekisteriotteen tai sitä vastaavan asiakirjan esittämiseen (virallisena suomen-/ruotsinkielisenä käännöksenä) vrt. Hankintalaki 88§. Vasta tällöin lain vaatimukset olisivat oikeasti

yhtenevät luvanhakijan kansallisuudesta riippumatta. Vaihtoehtoisesti, mikäli ko. asiakirjan esittäminen ei olisi mahdollista, esim. pakolaisstatuksella maassa oleskelevan henkilön osalta, voitaisiin kuljettajan lupa myöntää vasta henkilön oleskeltua maassa nuhteettomasti säädetyn ajanjakson (aika ilman rikostuomioita).

Erytisryhmien (esim. vammaiset ja ikääntyneet) näkökulmasta ajoluvan saamisen esteenä jo huomioon otettavien vakavien väkivaltarikosten aikarajana oleva viisi vuotta on liian lyhyt; törkeisiin/toistuviin väkivaltarikoksiin syyllistyneiltä tulisi olla mahdollista evätä/tuomita ajolupa pysyvästi menetetyksi osana teosta tuomittavaa vapausrangaistusta.

## 2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

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

Viittaamme vastauksemme kohdassa 2.2. Lailla tulisi varmistaa, että luvan hakijoita/ luvan saaneita kohdellaan tosiasiaa yhdenvertaisesti hakijan taustasta/kansallisuudesta riippumatta.

## 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?**

Hyvinvointialue katsoo, että taksinkuljettajan ammattikoulutuksen tulisi olla pakollista kaikille kuljettajanluvan saaneille, ja koulutus tulisi suorittaa määrätyin väliajoin uudestaan, mm. alati muuttuvien lakien ja säädösten takia (vrt. tulityökortti, joka on voimassa 5 vuotta kerrallaan). Lain voimaantulon hetkellä olemassa olevat koulutukset tulisi uudistaa siirtymäajassa, joka olisi esim. tuo mainittu 5 vuotta lain voimaantulosta.

Erytisryhmien (esim. vammaiset ja ikääntyneet) näkökulmasta pakollisen kuljettajakoulutuksen tulisi antaa taksia ajavalle kuljettajalle valmiudet ja osaaminen toimia myös erityisryhmien erityistarpeiden mukaisesti, huomioiden asiakkaiden yksilölliset erityispiirteet yhdenvertaisesti. mm. Eri vammaryhmien kohtaaminen ja avustaminen, lisälaitteiden käyttö, apuvälineiden käsittely, porrasveto, apuvälineiden ja turvavöiden asianmukainen kiinnitys, huomioiden myös avustavat koirat.

## 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?**

Ei lausuttavaa tähän.

### 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?**

Katsomme, että hyvämaineisuuden arvioinnissa taksin asiakkaan kannalta suurempi painoarvo on sillä, onko hänen kuljettajanaan toimiva kuljettajan luvan saanut henkilö luotettava (nuhteeton), kuin mikä on se luonnollinen henkilö/yritys, jonka nimissä taksilupa on haettu.

Taksipalveluiden (henkilökuljetuspalveluiden) suuren ostajan näkökulmasta hyvinvointialue toteaa, että liikenneluvan / taksiluvan tulisi kuitenkin lähtökohtaisesti olla kriteereiltään sellainen, että sen saaneen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön toiminnan tulisi samalla täyttää myös hankintalaissa, tilaajavastuulaissa sekä sote-järjestämislaissa toimittajalta/palveluntuottajalta vaaditut edellytykset. Eli toisin sanottuna, kun liikennelupa tai taksilupa on yritykselle/henkilölle myönnetty niin se olisi itsessään riittävä tae luvansaaneen asianmukaisesta toiminnasta myös julkisille ostajille. Tämä asioiden ja tietojen moninkertaisen tarkistamisen vähentäminen säästäisi merkittävästi kustannuksia kaikissa julkishallinnon organisaatioissa, jotka ostavat kuljetuspalveluita ja parantaisi ao. palveluiden luotettavuutta yleisesti.

Toki taksiluvan haltijan palvelukseen kuljettajaksi ryhtyvän henkilön ("rengin") osalta olisi hyvä asia, jos varsinaisen taksiluvan/liikenneluvan haltija (olipa luonnollinen henkilö taikka ao. yrityksen vastuuhenkilö) ei olisi juuri äskettäin väkivaltarikoksista taikka petoksista tuomittu. Katsomme senkin lisäävän taksialan luotettavuutta ja parantavan työnantajakuvaa yleisellä tasolla.

### 3.3 Yrittäjäkoe

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

Kannatamme yrittäjäkokeen järjestämisen säätämistä Traficomien tehtäväksi, jotta vilpin lisäksi myös muut asiat olisivat valvottavissa ja kokeiden kokonaiskuva olisi yhtenäinen ja siten selkeämpi.

### 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 tähän.

## 4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Katsomme, että tämä on tarpeetonta.

## 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?**

Rekisteriin merkityllä ajoneuvon haltijalla on käsittääksemme merkitystä ensisijaisesti vero-/siviilioikeudellisessa mielessä. Katsomme kuitenkin tämän muistiossa esitettyyn muutosehdotuksen olevan kannatettava, mikäli sen nähdään LVM:n asiantuntijoiden arvion mukaan laki-/rekisteriteknisesti edesauttavan siirtymistä kohdissa 4.4. ja 4.5. esitettyihin muutoksiin, joita puolestaan pidämme erittäin kannatettavina.

## 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?**

Taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen rekisteritunnuksien ja voimassa olevan liikenne-/taksiluvan tulisi olla toisiinsa kytkettyinä. Eli toisin sanoen, poliisilla- tai muullakin viranomaisella tai vaikka yksityisellä kansalaisella tulisi olla mahdollisuus tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella, onko taksiajoneuvo jonkin voimassa olevan liikenne-/taksiluvan piirissä; ja vas-taavasti, liikenne/taksilupien rekisteristä pitäisi voida tarkistaa ne ajoneuvot (rekisteritunnukset), jotka ovat ao. liikenne/taksiluvan harjoittajan käytössä. Vastaavasti, kuljettajan luvan saaneilla pitäisi olla kuvallinen tunniste/numero, jonka perusteella rekisteristä voisi tarkistaa ao. kuljettaja-luvan voimassa olon.

Käsittääksemme ei olisi rekisterinpidollisesti myöskään mahdotonta, että yksi ajoneuvo olisi merkittynä käytettäväksi useamman liikenne-/taksiluvan saaneen toiminnanharjoittajan käyttöön.

Rekisterin käytännöllisyyttä lisäisi myös, mikäli rekisteristä olisi saatavilla tiedot ao. liikenne-/taksiluvan piiriin kuuluvan kuljetuskaluston teknisestä kapasiteetista erityisryhmiä (paari-/pyörätuolivalmius, yms.) koskien.

## 4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Lähtökohtaisesti kannatamme julkista taksirekisteriä, koska katsomme sen parantavan alan yleistä luotettavuutta, joka valitettavasti on heikentynyt viime vuosina. Rekisteristä on kuitenkin todellista

ja suoraa hyötyä julkisessa palveluhankinnassa (kunnat, hyvinvointialueet, Kela; valtion laitokset) vasta silloin, jos sille saadaan julkisvarmistuksen status; vrt. kohdassa 3.2 lausuttu.

Julkisvarmistuksella tarkoitamme tässä sitä, että mikäli ko. rekisterissä on voimassa oleva taksiliikennelupa, ao. ammatinharjoittajalta/yritykseltä voisi hankkia palveluita ilman asioiden ”tuplata tarkistuksia” uudestaan hankintamenettelyssä, vrt. JulkiTerhikki/JulkiSuosikki, eli sosiaali- ja terveydenhuollon ammattihenkilöiden keskusrekisteri.

Toimiva julkinen ja avoin rekisteri sekä sillä oleva julkisvarmistuksen status helpottaisi toisaalta myös yritysten/ammatinharjoittajien työtaakkaa julkisiin hankintoihin (kilpailutuksiin) osallistumisessa. Tällöin rekisterissä oleva liikenne/taksilupa toimisi samalla yrittäjän/yrityksen sertifikaattina vaatimuksien täyttymisestä, eikä monia asiakirjoja ja tietoja tarvitsi enää toimittaa toistuvasti useille eri tahoille (eri hankintayksiköille). Tämä lisäisi tehokkuutta yrityksissä, ja lisäisi siten niiden hintakilpailukykyä.

## 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?**

Ei lausuttavaa tähän.

## 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?**

Ei lausuttavaa tähän.

## 5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

**Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?**

Katsomme asianmukaiseksi, että ainakin ns. mikroyrityksien (vrt. Kirjanpitolaki 4b§) vastuuhenkilöitä ja omistajia kohdeltaisiin samoin kriteerein kuin luonnollisia henkilöitä. Eli, mikäli liikenne/taksiluvan hakijana olisi ns. mikroyritys, jossa on esim. kaksi omistajaa ja kolme hallituksen jäsentä (esim. perheyhteisö, tms.), tulisi heidän kaikkien täyttää lain mukaiset nuhteettomuusedellytykset, jotta lupa ao. yritykselle voitaisiin myöntää.

## 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?**

On huomattava, että asiaa kilpailuoikeudelliselta näkökulmasta tarkasteleva EU-lainsäädäntö lähtee käytännössä loputtomien resurssien [taksi]palvelutarjonnan olettamasta ja tämän loputtoman tarjonnan rajoittamisen estämisestä. Tämä ei ole kuitenkaan realistinen tilanne esim. Pohjois-Satakunnan haja-asutusalueilla, jossa palveluntarjoajia ja asiakkaita on vähän. Kansallisesta näkökulmasta katsoen, mikäli ajovuoroista ja/tai päivystyksistä sopimisen sallimisella saavutetaan parempi / varmempi taksipalvelujen saatavuus haja-asutusalueilla, se tulisi ehdottomasti sallia joko KKV:n ao. ohjeistuksella tai lainsäädännöllä.

## 6.3 Julkisesti tuettu päivystys

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

Julkisesti tuettu taksipäivystys takaisi erityisryhmien (vammaisten ja ikääntyneiden) liikkumisen mahdollisuudet paremmin aikoina, jolloin kalustoa ei muutoin ole ajossa. Tämä koskee erityisesti haja-asutusalueita, joilla palvelutarjontaa on lähtökohtaisesti vähän ja välimatkat pitkiä.

### **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?**

Satakunnan hyvinvointialue pitää muistiossa esitettyjä havaintoja lähtökohtaisesti oikeansuuntaisina ja kannattaa taksilupasäätelyn tarkistamista. Suuren kuljetuspalvelujen ostajan näkökulmasta hyvinvointialue toivoo ao. lainsäädäntötyössä huomioitavan kuluttajanäkökulman ohella myös julkisen hankinnan näkökulma, eli suurien taksipalveluiden (henkilökuljetuspalveluiden) ostajien (hyvinvointialueet, kunnat, Kela, valtion laitokset) tarpeet varmistua (taksi)kuljetuspalvelujen tuottajien toiminnan asianmukaisuudesta. Katsomme, että rakentamalla tässä uudistuksessa helposti käytettävä ja avoin taksilupajärjestelmä, jolla olisi samalla ns. julkisvarmistuksen status, julkishallinnon työtä ja julkisen hankintatoiminnan kustannuksia kokonaisuudessa säästetään.

Mahdollisten lainsäädännön muutoksiin on kuitenkin varattava riittävät siirtymäajat, jotta julkishallinnon nykyisellään voimassa olevat hankintasopimukset saadaan adaptoitua muutoksien kanssa yhteensopiviksi.

Satakunnan hyvinvointialue

Kirsi Varhila, hyvinvointialuejohtaja

Varhila Kirsi  
Satakunnan hyvinvointialue

Tapiola Jukka  
Satakunnan hyvinvointialue