

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Arviomuistion perusteella Suomen Taksiliitto vaatii jatkotyössä panostamista erityisesti valvonnan kannalta keskeisiin toimiin sekä kansainvälistä vertailua. Värillinen rekisterikilpi, taksamittarin pakollisuus sekä viranomaisten valtuudet valvontaan edellyttävät perusteellista jatkotyötä. Erityisesti toimenpiteiden vertailu muihin Pohjoismaihin antaa paljon tietoa ja oivan vertailukohdan siihen, mitkä ratkaisut ovat olleet onnistuneita naapurimaissa.

Taksisääntelyn purkaminen vuonna 2018 johti harmaan talouden kasvuun ja turvattomuuden lisääntymiseen. Lainsäädäntöä korjattiin vuonna 2021, mutta tehtyjä toimia ei voida pitää riittävänä. Ennakoimaton toimintaympäristö on luonut taksiyrityksille epävarmuutta tulevaisuudesta ja heikentänyt investointihalukkuutta. Lainsäädäntömuutoksia tehdessä on huomioitava, että lopulta vain tehokas valvonta takaa reilut kilpailuolosuhteet ja varmistaa luotettavan taksipalvelun asiakkaalle.

On tärkeää muistaa, että merkittävä osa takseista palvelee lapsia sekä muita erityisryhmiä, ja jokaisen asiakkaan on voitava luottaa kuljetuksen turvallisuuteen. Luvanvaraisena toimialana taksitoimijoiden osaamistason ja vaatimusten tulee olla riittäviä ja lisäksi on varmistettava luvan tehokas peruuttaminen. Jatkotyössä myös taksien saatavuustilannetta ja toimenpiteitä tulee kartoittaa.

Näkemyksemme mukaan nyt on ratkaiseva hetki tehdä vaikuttavia toimia taksialan luottamuksen, turvallisuuden ja ammattimaisuuden palauttamiseksi.

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 ammattiin pääseminen estettävä rikoksiin syyllistyneiltä

Taksiliitto pitää kannatettavana arviomuistion ehdotuksen mukaisten aserikosten (RL 41 luku), petoksen ja muun epärehellisyyden (RL 36 luku), sekä maksuvälinerikosten (RL 37 luku) lisäämistä luetteloon. Muutosehdotuksilla on ehdottomasti positiivisia vaikutuksia asiakasturvallisuuden tunteeseen, mutta ne myös mahdollistaisivat tehokkaamman ennakkovalvonnan. Turvallisuustekijöihin täytyy pyrkiä vaikuttamaan ennakolta, koska asiakas ei voi enää kyydissä vaikuttaa kuljettajan toimintaan. Merkitys korostuu entisestään tilanteissa, joissa asiakkaalla on rajoitettu mahdollisuus valita palveluntuottaja sekä silloin, kun asiakkaina on alaikäisiä tai erityisryhmien edustajia.

Rikostuomioiden listaa täsmennettävä ja määräaika pidennettävä

Kuljettajan ajoluvan esteenä tulee huomioida myös seuraavat rikokset ja rikkomukset:

- Rikoslaki 17 luku: Järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistuminen, perusmuotoinen ja törkeä laittoman maahanmuuton järjestäminen
- Rikoslaki 25 luku: Törkeä ja perusmuotoinen vapaudenriisto, laitton uhkaus, vainoaminen ja panttivangin ottaminen.
- Rikoslaki 29 luku: Törkeä veropetos
- Rikoslaki 31 luku: Törkeä kiristys
- Rikoslaki 34 a luku: Terrorismirikokset
- Rikoslaki 39 luku: Velallisen rikokset
- Liikennepalvelulaki 262 §: Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen
- Liikennepalvelulaki 264 §: Toimiminen ilman taksinkuljettajan ajolupaa

Lisäksi lapsiin kohdistuvien rikosten, seksuaalirikosten, väkivaltarikosten sekä vapautteen kohdistuvien rikosten osalta luvan esteenä olevaa määräaika tulee 5 vuoden sijasta pidentää siihen asti, kunnes tieto poistetaan rikosrekisteristä.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Poliisilla tulee olla mahdollisuus peruuttaa ajolupa

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen on tärkeää jälkivalvontaa, johon viranomaiselle tulee antaa riittävät valtuudet lainsäädännön tasolla. Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamiseen liittyvää sääntelyä on tarkennettava nykyisestä sekä yhdenmukaistettava ajokorttilain mukaisen ajokieltoon määräämisen kanssa. Kuljettajan ajolupa tulee voida peruttaa esimerkiksi tilanteessa, jossa on todennäköinen epäily henkilön syyllistymisestä perusmuotoiseen ryöstöön (RL 31 luku), rattijuopumukseen sekä törkeään rattijuopumukseen (RL 23 luku) ja törkeään kavallukseen (RL 28 luku). Samoin kuljettajan ajolupa tulee voida peruttaa tilanteessa, jossa henkilö on rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt törkeään ja perusmuotoiseen vapaudenriistoon (RL 25 luku), panttivangin ottamiseen (RL 25 luku) ja terrorismirikoksiin (RL 34 a luku).

Vastaavat rikokset

Viranomaisella tulee säilyttää harkintavalta peruuttaa ja olla myöntämättä taksinkuljettajan ajolupaa tilanteissa, joissa henkilö syyllistyy vastaavanlaiseen rikokseen kuin erikseen 25 §:ssä on yksilöity. Liikennepalvelulain 25 §:n 3 momentin 1–3 kohdassa on nimenomaisesti mainittu rikokset kuljettajan ajoluvan esteeksi. Momentin 4 kohdan mukaan esteeksi muodostuu myös 1-3 kohdan mukaisten rikosten vastaavat rikokset, jotka on rikosrekisterilain 2 §:n 2 momentin nojalla merkitty rikosrekisteriin. Rikosrekisterilain 2 §:n 2 momentissa säädetään tilanteista, joissa rikosrekisteriin merkitään eräissä tapauksissa tiedot tuomioistuinratkaisuista, joilla Suomen kansalainen ja Suomessa pysyvästi asuva ulkomaalainen on ulkomailla tuomittu rikoksesta.

Taksiliiton näkemyksen mukaan taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen tulee olla tosiasiallisesti mahdollista tilanteessa, jossa henkilö syyllistyy liikennepalvelulain 25 §:n 3 momentin 4 kohdan 1-3 kohdan mukaiseen vastaavaan rikokseen. Soveltamisalaa ei tule rajata koskemaan vain ulkomailla tuomittuja rikoksia (vrt. KHO 2024:21).

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?

Pakollinen taksinkuljettajan koulutus kannatettava

Taksiliitto kannattaa pakollista vähintään 21 tunnin koulutuksen suorittamista taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi kuljettajan riittävän ammattitaidon varmistamiseksi. Koulutusvaatimus hyödyttää asiakkaita, sillä se lisää alan toimijoiden palveluosaamista, parantaa liikennekäyttäytymistä ja maksujärjestelmien käyttöä, kasvattaa ammattiyhpeyttä sekä lisää alan houkuttelevuutta ja luotettavuutta. Keskeistä kokonaisuudessa on koulutuksen lisäksi taksinkuljettajan kokeen kehittäminen.

Koulutuksen kesto ja sisältö

Kannatamme pakollisen koulutuksen keston vähintään 21 tuntia. Kokonaistarkastelussa tulee kuitenkin huomioida myös erityisryhmien kuljettajakoulutus, jotta koulutuksien pituus yhteensä ei muodostu kohtuuttomaksi alalle tulon esteeksi. Koulutuksessa on annettava perustiedot taksinkuljettajan ammatin harjoittamisesta, alan vaatimuksista, liikenneturvallisuudesta sekä opetusta matkustajien avustamiseen ja heidän turvallisuudestaan huolehtimiseen.

Kuljettajan urapolkua tulee tarkastella kokonaisuutena

Pakollinen taksinkuljettajan koulutus ja vapaaehtoinen erityisryhmien kuljettajakoulutus tulee jatkossakin pitää erillään. Sen sijaan erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sisältö on syytä ottaa lainsäädännön kokonaistarkastelussa huomioon, mikäli pakollinen taksinkuljettajan koulutus tulee osaksi taksinkuljettajan vaatimuksia ja on kestoaltaan vähintään 21 tuntia. Tällöin tulee vähentää erityisryhmien kuljettajakoulutuksen kesto nykyisestä 21 tunnista esimerkiksi 7 tunnin käytännön opetukseen. Vaikka erityisryhmien kuljettajakoulutus on vapaaehtoinen, on se käytännössä pakollinen yhteiskunnan kuljetuksia ajettaessa. Jotta alalle tulemisen kynnyks säilyy kohtuullisena, kuljettajan urapolkua tulee tarkastella kokonaisuutena.

Soveltamisala ja siirtymäsäännös

Koulutus tulee säätää pakolliseksi kaikille uusille taksinkuljettajille. Lisäksi koulutus tulee säätää siirtymäsäännöksellä pakolliseksi kaikille taksinkuljettajille, joille on myönnetty taksinkuljettajan ajolupa 30.6.2018 jälkeen. Koulutusvaatimus tulee ulottaa jälkikäteen myös nykyisiin kuljettajiin täysimääräisesti, koska on tärkeää saada täydennystä osaamiseen erityisesti siihen kohderyhmään, jonka puutteet ensisijaisesti nousevat esille. Vaihtoehtoisesti kuljettajan ajolupaa uudistettaessa tulee edellyttää taksinkuljettajan koulutuksen suorittamista, ellei kuljettaja ole täyttänyt aiemmin

taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain vaatimuksia. Kaikille kuljettajille pakollinen jatkokouluttautuminen on näkemyksemme mukaan vasta aivan viimeinen vaihtoehto.

2.5 Taksinkuljettajan koe

Miten koetta tulisi kehittää? Tulisiko kokeen suorituskertojen määrää rajata ja asettaa karenssi esimerkiksi kolmen hylätyn koekerran jälkeen? Tulisiko vilpin jälkeistä karenssi-aikaa pidentää? Näkemyksenne karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?

Kokeen kehittäminen pakollisella ajokokeella

Koerakenteen muuttaminen kaksiosaiseksi on kannatettava ehdotus. Koe tulee jatkossakin voida suorittaa vain suomen tai ruotsin kielellä, jotta se tukee liikennepalvelulain 151 §:n mukaista kielitaitovaatimusta. Lisäksi näkemyksemme mukaan taksinkuljettajan ajoluvan edellytyksenä tulee olla Ruotsin tapaan pakollinen ajokoe. Kokeessa kuljettaja osoittaa riittävät taidot ajo- ja matkustajaturvallisuuteen liittyen sekä kokeen tulee mitata kokelaan osaamista laajasti ja monipuolisesti.

Vaihtoehtoisena vaatimuksena Suomessa suoritettu kuljettajatutkinto

Vaihtoehtoisena vaatimuksena pakolliselle ajokokeelle esitämme Suomessa suoritettua kuljettajatutkintoa. Arviomuistion sivuilla 14–15 todetaan, että ”Jos ajokortti on myönnetty Wienin tai Geneven tieliikennesopimukseen 15 liittyneessä valtiossa (ns. sopimusvaltiossa), voi ajokortin vaihtaa tiettyjen edellytysten täytyessä suomalaiseen ajokorttiin ilman kuljettajatutkintoa (ajokorttilaki 60 §). Tämän jälkeen tulee vielä kerryttää vuosi ajokokemusta Suomessa täyttääkseen taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytyksenä olevan vuoden määräajan.” Toisin kuin arviomuistiossa esitetään, voimassa oleva lainsäädäntö ei edellytä, että ajokokemusta tulisi kerryttää Suomessa vuoden verran täyttääkseen taksinkuljettajan ajoluvan edellytykset. Liikennepalvelulain 4 luvun 25 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle, jolla on voimassa oleva ajo-oikeus, kuitenkin vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-luokan auton ajo-oikeus. Koska ajo-oikeuksia myönnetään jopa Euroopan alueella vaihtelevin vaatimuksin, tulee lainsäädäntöä täsmentää liikenne- ja asiakasturvallisuuden takaamiseksi. Vaatimuksia täsmentämällä voidaan varmistaa, että kuljettajalla on riittävät taidot ammatin harjoittamiseen. Taksiliiton näkemyksen mukaan taksinkuljettajan ajoluvan vaatimuksena tulee olla vähintään Suomessa suoritettu kuljettajatutkinto kaikilta uusilta taksiammattilaisilta ja vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-luokan auton ajo-oikeus Suomessa.

Vilpin ehkäisy kokeessa

Vilpin ehkäisyä tulee tehostaa arviomuistiossa esitetyllä tavalla, kuten muun muassa:

- Koesuoritus on hylättävä, vaikka vilppi havaittaisiin vasta koesuorituksen jälkeen.
- Karenssiaika tulee pidentää 12 kuukauteen.
- Kokeeseen tulee ennakoilmoittautua.
- Hylätyn kokeen voi tehdä uudestaan vasta 30 vuorokauden jälkeen.
- Kaksiosainen koe tulee kokonaisuudessaan suorittaa puolen vuoden ajanjakson aikana.
- Määräaikainen kielto osallistua kokeeseen kolmen hylätyn suorituskerran jälkeen.

Karenssiajat

Karenssiajat pidentävät vain osaamattomien henkilöiden kokeiden läpäisyä, minkä vuoksi pidämme karenssiaikoja kannatettavana ja kohtuullisena niin vilpin kuin hylätyn koesuorituksen jälkeen. Riittävän osaamistason varmistaminen on tärkeää, koska taksinkuljettajat toimivat työssään lapsien ja erityisryhmien kanssa.

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?

Koko ammattiliikenteen luottamus paranee

Yrittäjän arvot ja asenteet heijastuvat hänen kuljettajiinsa ja asiakkaisiinsa, jonka vuoksi pidämme tärkeänä täsmentää hyvämaineisuutta. Muutosten voidaan nähdä lisäävän laajemmin taksialan ja koko ammattiliikenteen luottamusta. Taksiliitto pitää kannatettavana, että arviomuistion ehdotuksen mukaisesti hyvämaineisuuden esteeksi lisätään aserikokset (RL 41 luku), seksuaalirikokset (RL 20 luku), henkeen ja terveyteen liittyvät rikokset (RL 21 luku), petos ja muut epärehellisyysrikokset (RL 36 luku), sekä maksuvälinerikokset (RL 37 luku).

Lisäksi esitämme, että hyvämaineisuuden esteenä tulee olla taksin luovuttaminen henkilölle, jolla ei ole taksinkuljettajan ajolupaa, ja yrittäjä tietää tai hänellä on varteenotettava epäily ajoluvan puuttumisesta.

3.3 Yrittäjäkoe

Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomien vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestävillä tahoilla ja kokeen suorittajille?

Yrittäjäkoe viranomaisen vastuulle

Kuten arviomuistiossa todetaan, on yrittäjäkoulutuksen laadun ja yhteismitallisuuden viranomaisvalvonta käytännössä osoittautunut haasteelliseksi. Kannatamme ehdottomasti kokeen siirtämistä Traficomien vastuulle. Kokeen siirtäminen viranomaisen vastuulle luo kokeensuorittajille tasavertaiset lähtökohdat ja varmistuksen siitä, että koe tosiasiallisesti mittaa alalla vaadittuja asioita. Samoin järjestämistä vastuun siirtäminen parantaa kokeiden tarjontaa laajemmin koko Suomeen sekä helpottaisi koulutusorganisaatioiden valvontaa. Koulutuksen järjestäjille kokeen siirtäminen viranomaisvastuulle puolestaan tarkoittaa vaatimustason ennakoitavuutta ja vertailtavuutta. Viranomaisen vastaa kokeen laadusta.

Yrittäjäkokeessa havaittu vilppi ja karenssiajat

Yrittäjäkokeen siirtyessä viranomaisen vastuulle vilpin ehkäisystä tulee huolehtia asianmukaisesti kuten taksinkuljettajan kokeessakin. Karenssiajat pidentävät vain valmistautumattomien henkilöiden kokeiden läpäisyä, minkä vuoksi pidämme kannatettavana ja kohtuullisena karenssiaikoja niin vilpin kuin hylätyn koesuorituksen jälkeen. Kannatamme esimerkiksi 12 kuukauden karenssiaikaa osallistua kokeeseen havaitun vilpin jälkeen, mutta myös määräaikaista kieltoja osallistua kokeeseen hylätyn suorituskerran jälkeen.

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?

Koulutusorganisaatioiden valvontaa tehostettava

Koulutusorganisaatioille ja koulutuksesta vastaavalle henkilölle tulee asettaa tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja esteitä hyväksynnälle. Viranomaiselle tulee olla mahdollisuus puuttua havaittuihin laiminlyönteihin ja vilppitilanteisiin tehokkaasti. Taksiliiton näkemyksen mukaan koulutusorganisaatiolle ja koulutuksesta vastaavalle tulee asettaa muun muassa seuraavanlaisia vaatimuksia:

- Koulutusorganisaatioilla tulee olla velvollisuus kuulua ennakkoperintärekisteriin.
- Henkilö ei voi toimia koulutuksesta vastaavana, mikäli hänen vastattavana olleen toisen koulutusorganisaation hyväksyntä on peruutettu vilpillisen toiminnan tai velvollisuuksien laiminlyönnin johdosta.
- Henkilö voi olla vain yhden organisaation koulutuksesta vastaava ja hänen tulee tosiasiallisesti johtaa organisaation koulutustoimintaa.
- Henkilöä ei pidetä sopivana koulutus vastaavana, jos hän on syyllistynyt esimerkiksi: luvattomaan ammattiliikenteen harjoittamiseen, talous-, vero- ja kirjanpitorikoksiin, työ- tai palkkasuhderikoksiin, liikenne- ja ajoturvallisuusrikoksiin sekä ihmiskauppa- tai huumausainerikoksiin ja laittoman maahanmuuton järjestämiseen.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Taksiliitto vaatii värillistä rekisterikilpeä taksin tunnisteeksi

Lainsäädäntöhankkeen tavoitteena on palauttaa kuluttajien luottamus toimialaan, ja tämän tavoitteen toteutumiseksi Suomen Taksiliitto kannattaa värillistä rekisterikilpeä taksien tunnisteeksi. Värillinen rekisterikilpi on perusteltu, koska:

1. Värillinen kilpi on selkeä indikaatio kuluttajille siitä, että taksiyrityksen asiat ovat kunnossa. Värillinen rekisterikilpi erottaa selkeästi sellaiset taksit, joiden lupa-, rekisteröinti ja vakuutusasiat ovat kunnossa, ja viranomaisen puolesta tarkastettu kilven myönnön yhteydessä. Värillinen kilpi on merkki suoritetusta ennakkovalvonnasta.
2. Värillinen rekisterikilpi yhdessä muiden esitettyjen toimenpiteiden kanssa on tehokas valvonnan väline, joka toimii myös liikennevirrassa tunnisteena valvonnan apuna.
3. Kustannukset erittäin maltilliset saavutettaviin hyötyihin nähden.

Toteutus yksinkertaista

Värillinen rekisterikilpi ei ole haasteellinen toteuttaa toisin kuin arviomuistiossa esitetään (s. 36). Värillisen kilven käyttöedellytyksien täyttymisen valvonta on suoritettavissa katsastuksen yhteydessä. Luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröidyt autot on katsastettava vuosittain, jolloin katsastuksen yhteydessä voidaan tarkistaa autoon rekisteröidyn liikenneluvan voimassaolo. Ajoneuvon käyttötarkoituksen muutoksen edellytykseksi luvanvaraisesta yksityiseksi voidaan asettaa kilpien palautus. Vuonna 2023 peruttiin 539 taksiliikennelupaa. Näistä 487 tehtiin luvanhaltijan pyynnöstä ja 52 peruttiin Traficomien toimesta. Omaehtoisesti liikenteen lopettavat huolehtivat omaehtoisesti autojen rekisteröinnin yksityiskäyttöön, joten potentiaalisten väärin perustein

rekisteröityjen autojen määrä olisi ainoastaan osa 52:sta. Väärät rekisteröinnit tulevat ilmi viimeistään seuraavan katsastuksen yhteydessä. Jos taas luvanvaraiseksi rekisteröityä ajoneuvoa ei katsastettaisi, menee auto ajokieltoon ja paljastuu automaattivalvonnan yhteydessä.

Kansainvälisesti yleisesti käytössä

Arviomuistiossa esiin tuodut kustannukset värillisten kilpien tuotannosta ja hallinnosta ovat erittäin maltilliset niistä saavutettaviin hyötyihin verrattuna. Värillinen rekisterikilpi on käytössä jo useassa naapurimaassa, kuten Ruotsissa ja Norjassa. Se on ulkoinen, viranomaisen myöntämä merkki siitä, että kyseinen auto on läpäissyt ennakovalvonnan. Eli taksi on rekisteröity asianmukaisesti taksiliikenteeseen ja sen osalta lupa-, rekisteri-, katsastus- ja vakuutusasiat on vuosittain tarkastettu ja todettu hoidetuksi.

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 taksirytyksille) ja toimivaltaisille viranomaisille? Vaikuttaisiko ajoneuvon rekisteröiminen saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?

Ajoneuvon rekisteröintivaatimus helpottaa valvontaa

Kannatamme ajoneuvon rekisteröintiä luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan. Valvonnan helpottamiseksi rekistereissä olevien liikenteenharjoittajia koskevien tietojen on oltava mahdollisimman täydellisiä ja ajantasaisia, jotta valvontaviranomaiset saavat riittävän kuvan liikenteenharjoittajista ja pystyvät kohdentamaan valvontaa. Jotta ajoneuvojen rekisteritunnukset saadaan toimivaltaisen valvontaviranomaisen sähköiseen rekisteriin, niin ajoneuvon rekisteröintivaatimus liikenneasioiden rekisteriin kuljetusyrityksen yksinomaiseen hallintaan mahdollistaa kyseisen vaatimuksen täyttymisen.

Rekisteröintivaatimus parantaa myös viranomaisten tilannekuvaa. Kun ajoneuvo on rekisteröity tietylle liikenneluvulle, on helppo erottaa ne liikenneluvat, joilla ei harjoiteta liikennettä. Rekisteröintivaatimus ei kuitenkaan saa muodostaa estettä vara-auton käytölle. Vara-autoa tulee edelleenkin olla mahdollisuus käyttää esimerkiksi lyhytaikaisena vuokrauksena, johon liittyvän ilmoitus tulee voida tehdä sujuvasti.

Rekisteröintivaatimuksesta ei aiheutuisi kohtuutonta hallinnollista taakkaa taksiryrittäjille, sillä arviomuistion mukaan yli 95 prosenttia takseista on jo nykyisin rekisteröity luvanhaltijoiden nimiin. Jäljelle jäävä 5 prosenttia edustaa kuitenkin noin 700 autoa, jotka ovat keskittyneet suurten kaupunkien vilkkaimmille tolpile.

Rekisterivaatimus on tarpeen, jotta voidaan jo ennalta varmistaa, että liiketoiminnassa käytetty auto on rekisteröity tarkoitettuun käyttöön ja siitä saatavat ammattikäyttöön liittyvät huojennukset kohdistuvat oikeisiin ajoneuvoihin. Rekisteröintivaatimuksesta ei nähdäksemme lisäksi alan toimijoiden hallinnollista taakkaa, eikä sillä ole vaikutusta saatavuuteen.

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupa

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

Suomen Taksiliitto kannattaa rekisteritunnuksen ja taksiliikenneluvan kytkemistä toisiinsa, koska sitä voidaan pitää keskeisenä parannuksena valvonnan lähtökohtiin. Jos yrityksen liikennelupa perutaan, paljastuvat samalla mahdolliset luvatonta taksiliikennettä harjoittavat ajoneuvot valvonnassa. Taksirytyksille aiheutuvan hallinnollisen taakan ratkaisee se, miten käytännössä autojen lisäys ja poisto tulee tehtäväksi. Taksiliitto kannattaa nyt esitettyä mallia, jossa lisäykset ja poistot voitaisiin tehdä Traficomien sähköisen asiointin kautta. Tämä on näkemyksemme mukaan helppo ja hallinnollisesti kevyt tapa asian hoitamiseksi.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Kannatamme asiakasturvallisuutta lisääviä toimia, joilla laajennetaan julkisesti saatavilla olevaa tietoa taksiliikenteen harjoittajista. Taksiliiton näkemyksen mukaan julkisen rekisterin hyötyihin liittyy muun muassa tiedon läpinäkyvyys liikenneluvan osalta. Niin viranomaisten kuin kuluttajien turvallisuutta lisää se, että julkinen rekisteri tuottaa tiedon kaikista liikenneluvan haltijoista. Julkisen rekisterin on noudatettava tietosuojalainsäädäntöä, ja julkaistavien tietojen laajuus tulee arvioida tarkoituksenmukaisuus edellä. Olennaista on luvan olemassaolo ja sen haltijan tunnistettavuus nimen, yrityksen nimen tai muun riittävästi yksilöivän tiedon perusteella sekä y-tunnus, jolla toimintaa harjoitetaan.

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 tehostaminen osana valvontaa keskeistä

Säännöksiä, joiden noudattamatta jättämisestä tulee määrätä seuraamus:

- Liikenteeseen käytettävää ajoneuvoa ei ole rekisteröity luvanvaraiseen liikenteeseen.
- Liikenteeseen käytettävää ajoneuvoa ei ole rekisteröity liikenneluvalle.
- 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 velvoitetta ole muussa lainkohdassa jo erikseen sanktioitu.

Liikennevirhemaksun määrä tulee olla nykyisen 40 euron sijaan vähintään 200 euroa. Lisäksi sanktioita ilman liikennelupaa ja taksinkuljettajan ajolupaa toimimisesta tulee ankaroittaa nykyisestä. Luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamisen (LiPa 262 §) rangaistusasteikkoa on korotettava varsinkin, kun säännös kytkeytyy viranomaisten välisiin valtuuksiin.

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 pakolliseksi kaikkiin takseihin

Nykyisen lainsäädännön aiheuttamista ongelmista ja monitulkintaisuudesta johtuen Suomen Taksiliitto edellyttää, että taksamittari tulee olla pakollinen kaikissa takseissa. Taksamittarin tulee olla käytössä kaikissa taksiajoissa. Ajoneuvolla tehdyt ajot on voitava aukottomasti tunnistaa joko elinkeinon liittyviksi tai yksityisajoiksi, jotta voidaan varmistaa elinkeinon liittyvien kustannusten osuus auton käytöstä. Tämä yksinkertaistaisi taloudellisten velvoitteiden seuranta.

Taksamittarilla on moninainen rooli:

1. Taksamittari on toimittava ajoneuvon kassakoneena.
2. Taksamittarin asennus- ja sinetöintitodistus mahdollistaa viranomaisvalvonnan.
3. Taksamittari mahdollistaa tiedonsiirron verohallintoon ja toimii valvonnan työvälineenä luomalla tärkeää vertailutietoa.
4. Taksamittarin tiedot toimivat yrittäjälle yksinkertaisena pohjana asianmukaiselle kirjanpidolle.
5. Useita kuljettajia työllistävillä taksiryttäjillä taksamittari mahdollistaa kuljettajien seurannan ajojen suhteen.
6. Asiakas voi varmistua hinnan oikeellisuudesta, jos hinta määräytyy matkan ja ajan perusteella. Kuitissa on myös tarkat veloituserusteet ja kyydin ajaneen yrityksen tiedot.

7. Taksamittari on oleellinen myös työntekijöiden oikeusturvan kannalta. Alallamme yleisin palkkausmuoto on provisiopalkkaus ja taksamittarin keräämät tiedot ovat tärkeitä myös palkanmaksun oikeellisuuden tarkistamiseksi, sekä parantavat osa-aikaisen työn seurantaa.
8. Yrittäjillä yhdenvertainen mahdollisuus reiluun kilpailuun. Muu laite tai järjestelmä on jäänyt vaille viranomaisen hyväksyntämenettelyä toisin kuin taksamittari.

Taksamittari ei estä erilaisia hinnoittelumalleja

Taksamittari ei rajoita erilaisten hinnoittelumallien käyttöä. Taksimatkojen eri hinnoittelumallit on määritelty liikennepalvelulain 152 §:ssä. Sen mukaan taksimatkan hinnasta voidaan joko sopia etukäteen tai hinnoittelun tulee perustua ajan ja matkan mittaamiseen, jolloin mittaamiseen tulee käyttää taksamittaria. Ennakkoon sovitut hinnat on mahdollista syöttää myös taksamittariin, joten taksamittari ei rajoita erilaisten hinnoittelumallien käyttöä millään tavoin. Markkinoilla olevissa malleissa löytyy useita valmiita rakenteita hinnoittelulle sekä useita kymmeniä lisävaihtoehtomahdollisuutta. Tulevan lain puitteissa on siis säädettävä, että kaikki matkat on löydettävä taksamittarista. Taksamittarin tulee jatkossakin pitää kirjaa kaikista autolla ajetuista kilometreistä, jotta voidaan varmistua siitä, että matkat on asianmukaisesti kirjattu mittariin. Tietorakenne tulee olla sellainen, että se on viranomaisten käytettävissä ja noudattelee GDPR:n tavoitteita.

Muu laite tai järjestelmä epäluotettavampi

Kuten arviomuistiossa todetaan, muut laitteet ja järjestelmät on havaittu epätarkemmiksi ja helpommin manipuloitaviksi. Taksamittari on tällä hetkellä ainoa, joka tallentaa luotettavasti ajoneuvon kokonaisajokilometrit. Verohallinto edellyttää taksiautosta pidettävän ajopäiväkirjaa, missä on merkittynä kalenterikuukauden yhteenlaskettu ajokilometrimäärä, eriteltynä ammattiajoihin ja muihin ajoihin. Merkittävää osaa taksiajoneuvoista käytetään ammattiliikenteen lisäksi yrittäjän yksityisajoihin, jolloin arvonlisäverotuksessa tulee esimerkiksi jyvittää hankintojen sisältämä arvonlisävero ammatti- ja yksityisajojen suhteessa. Taksamittari kerää nämä tiedot luotettavasti, perustuen mittalaitesääntelyyn. Koska muut laitteet eivät kerää tietoa kokonaiskilometreistä, ne eivät myöskään kykene tuottamaan Verohallinnon edellyttämää taksiauton ajopäiväkirjaa, vaan yrittäjät tekevät ajopäiväkirjan usein käsin, jolloin on mahdollisuus tahattomille tai tahallisille väärinkirjauksille. Kokonaiskilometritieto on hyvä suure arvioida kassan ohimyyntiä ja sen käyttö luo pohjan harmaan talouden torjunnalle.

Muuta laitetta tai järjestelmää ei valvota

Muiden laitteiden ja järjestelmien osalla suurin haaste on valvonta. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on antanut määräyksen muun laitteen ja järjestelmän vaatimuksista, mutta niiden

määräyksenmukaisuuden valvonta on osoittautunut käytännössä mahdotonta. Toisin kuin taksamittarille, muulle laitteelle tai järjestelmälle ei ole olemassa hyväksymismenettelyä, jolloin käytännön valvonnassa viranomaisella ei keinoja varmistua muun laitteen vaatimusten mukaisuudesta. Taksamittarin kenttävalvonta on yksinkertaista, koska jokaisessa taksamittarilla varustetussa autossa tulee olla taksamittarin asennus- ja sinetöintitodistus mukana ajon aikana.

Kustannukset kohtuullisia

Edullisimman taksamittarin hinta on 1.060 euroa alv 0 % (Mitax 400 -taksamittari – Autotekniikka Mobilta) tämän lisäksi muodostuu kustannuksia mittarin asennuksesta 250 – 500 euroa. Mikäli halutaan ottaa vastaan korttimaksuja, tulee lisäksi hankkia maksupäätte. Edullisimpien maksupäätteiden hinnat alkavat 40 eurosta. Taksamittarin käyttöikä voi olla jopa 10 vuotta, ja se on siirrettävissä ajoneuvon vaihdon yhteydessä. Taksamittari ei ole alalle tulon este, kun huomioidaan sen merkitys kertaluonteisena kustannuksena.

Taksamittari ei ole alalle tulon este, vaan investointi ammattiin auton ja koulutuksen tavoin. Taksamittari on kertaluonteisena kustannuksena kohtuullinen. Alan luotettavuuden, houkuttelevuuden ja pitkäaikaisen uran luomiseksi on luotava mahdollisuuksia osoittaa oman toiminnan kannattavuus niin alaa valitessa kuin tulevien eläkkeiden kerryttämisen valossakin.

Pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä

Nykyinen lainsäädäntö edellyttää jokaisesta taksimatkasta tallennettavaksi matkan tiedot kolmannen osapuolen palvelimelle. Tiedon keräämisellä pyritään estämään harmaata taloutta. Kerättyjen tietojen hyödyntämistä haittaa tällä hetkellä se, ettei kolmannelle osapuolelle ole asetettu vaatimuksia. Viranomaisella ei myöskään ole tietoa siitä, mitkä tahot toimivat kolmansina osapuolina. Lisäksi yhden ajoneuvon matkatietoja voi olla useammalla palvelimella, jolloin kokonaisuuden hahmottaminen on mahdotonta. Mikäli kolmantena osapuolena toimiminen olisi ilmoituksen- tai luvanvaraista, olisi viranomaisilla tieto siitä, mistä taksirytyksen tiedot voi hakea. Taksiliiton kanta on, että harmaan talouden torjunta on kaikkein tehokkainta, mikäli kaikilla kolmansilla osapuolilla on velvollisuus ilmoittaa tietonsa reaaliaikaisesti keskitettyyn järjestelmään. Vaihtoehtoisesti luvanhaltijoille tulee asettaa velvoite ilmoittaa, missä heidän tietonsa ovat.

Laki liikenteen palveluista 179 § edellyttää, että Liikenne- ja viestintävirasto Traficom seuraa liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa. Nykyisin tiedonkeruu toteutetaan vuosittaisena kyselytutkimuksena taksirytyksille ja välitysyhtiöille. Kyselytutkimuksen haasteena on, ettei vastauksien laatua ole mahdollista varmistaa. Tämän lisäksi tilausvälitysyhtiöillä on velvollisuus ilmoittaa samat tiedot kuukausittain Traficomiin. Verohallinto puolestaan edellyttää välitysyhtiöiden ilmoittavan tiedot niistä kuljetuksista, jotka ne ovat välittäneet ja joista ne ovat perineet maksun asiakkaalta. Yksi kuljetus-suorite ilmoitetaan pahimmillaan siis neljä kertaa viranomaisille,

Traficomille välitysyhtiön toimesta sekä kuukausi- ja vuosiraportoinnin yhteydessä ja taksirytyksen vuosiraportissa, mikä aiheuttaa toimialalle ylimääräistä hallinnollista taakkaa. Hallinnollista taakkaa lisää entisestään se, että Traficom kerää vuosiraportin tiedot kyselytutkimuksena ja kuukausittain raportoivat tiedot CSV-tiedostona. Verohallinto kerää puolestaan samat tiedot XML-tiedostona. Erilaisten raporttien laatimisesta aiheutuu välityskeskuksille tarpeettomia kustannuksia.

Keskitetty tiedonkeruu mahdollistaisi laadukkaan ja kattavan tiedonkeruun, sekä vähentäisi alan toimijoiden hallinnollista taakkaa. Kun kaikkien taksien tapahtumatiedot saadaan yhteen tietokantaan, voivat kaikki tietoja tarvitsevat tahot noutaa haluamansa tiedot kerralla.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Ei huomioita.

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?

Ratkaisuna ennakkoratkaisumenettely

Kilpailu- ja kuluttajaviraston ohjeistuksia on täsmennetty vuosien aikana, mutta paikkakuntaohjeistukset eroavaisuudet huomioiden ohjeistukset ovat jääneet liian yleisluontoisiksi. Kilpailulainsäädännön rikkomisesta määrätyt seuraamusmaksut ovat niin suuria, etteivät taksirytykset uskalla ottaa riskiä joutumisesta niiden kohteeksi. Pelkästään tutkinnan kohteeksi joutumisesta seuraa väistämättä merkittäviä kustannuksia. Pelko mahdollisista kustannuksista yhdistettynä hiljaisen ajan vaatimattomaan taksikysyntään estää tehokkaasti ajovuoroista sopimisen alueilla, missä sopimiselle olisi todennettu tarve. Yrittäjien oikeusturvan kannalta paras ratkaisu olisi saada Kilpailu- ja kuluttajavirastolta ennakkoratkaisu ajovuoroista sopimisen käytänteistä ja reunaehdoista. Vaihtoehtoisesti lainsäädännössä tulee määritellä tilanteet, joissa ajovuoroista sopiminen on mahdollista.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä on Forssan ja Sysmän osalta. Kokemukset ovat positiivisia ja tärkeä kannuste paikkakunnan taksirytyttäjille. Kun asiakkaat ovat voineet luottaa taksin saamiseen, on se vaikuttanut positiivisesti niin taksien kuin muiden elinkeinon harjoittajien palveluiden kysyntään alueella.

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?

1. Muut huomiot taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiin

1.1. Kuuluminen ennakoperintä- ja arvonlisäverovelvollisten rekistereihin

Taksiliikennelupa tulee myöntää vain sellaiselle yritykselle, joka kuuluu ennakoperintä- ja arvonlisäverovelvollisten rekistereihin. Yrityksiin kannalta ongelman muodostaa tilanne, jossa palvelu on hankittu yritykseltä, joka ei ole arvonlisäverovelvollinen. Myös yritysasiakkaat ottavat takseja taksiasemilta muun muassa lento- ja rautatieasemilla, jolloin asiakkaan tulee tietää jo palveluntuottajaa valitessaan, onko kyseessä arvonlisäverovelvollinen toimija vai ei. Mikäli arvonlisäverovelvollisen rekisteriin kuulumista ei asetettaisi lupavaatimukseksi, tulee taksirykselle määrätä selkeästi erottuva hinnastopohja väärinkäsityksien välttämiseksi.

1.2. Vakuus

Suomen Taksiliitto esittää lainsäädännön jatkotyössä selvitettäväksi, että taksiliikenneluvan edellytykseksi tulee henkilöliikenne- ja tavaraliikenteen tapaan vakuus.

2. Muut huomiot taksin tunnistamiseen ja valvontaan

2.1. Viranomaisvalvonta keskeisessä roolissa

Sääntelyn vaikuttavuuteen liittyy aivan olennaisesti valvonta. Lainsäädäntöhakkeen edetessä tulee muistaa, että toimivakaan lainsäädäntö ei yksistään takaa reiluja kilpailuolosuhteita, jos valvontaa ei tosiasiaassa ole. Valvonnan tavoitteena on lopulta mahdollistaa asiakkaalle luotettava taksi ja

rehellisille taksiyrittäjille toimintaedellytysten jatkuminen. Suomen Taksiliitto edellyttää jatkotyössä selvitettäväksi viranomaisvalvonnan ja viranomaisyhteistyön tehokkaan ja tosiallisen toteutumisen. Digitalisaation avulla on mahdollista tehostaa valvontaa yksinkertaistamalla viranomaisten näkymää eri rekistereihin. Alan tilanne huomioiden viranomaisten kenttä- ja työpöytävalvontaan tulee kohdistaa myös enemmän resursseja. Vaihtoehtoisesti tulee perustaa viranomaistason kansallisia taksitarkastajia.

2.2. Laiton liikenne ilmiönä sosiaalisessa mediassa

Tänä päivänä laitton taksiliikenne on siirtynyt erilaisille sosiaalisen median alustoille. Vuonna 2021 liikennepalvelulain säännöstä tiukennettiin ja taksipalveluiden tarjoaminen yleisölle tehtiin kielletyksi. Liikennepalvelulain 2 luvun 4 §:n mukaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ja näiden palvelujen tarjoamiseen yleisölle henkilöautolla tarvitaan taksiliikennelupa. Valvontaresurssien niukkuus vaikuttaa kuitenkin käytännössä siihen, että sosiaalisessa mediassa tapahtuvaa toimintaa ei voida valvoa. Ilmiö on kuitenkin kasvava ongelma ja esimerkiksi Facebookissa on lukuisia ryhmiä, joissa kuljetuksia tarjoavat ja tarvitsevat henkilöt kohtaavat. Pelkästään Oulussa on kaksi ryhmää, joissa on yhteensä 10.000 jäsentä.

2.3. Viranomaisen palautekanava

Kun tavoitteena on palauttaa asiakkaiden luottamus taksialaan, paras keino on laadunvalvonta. Asiakkaiden saaman palvelun tasoa lisää käytettävissä oleva toimiva palautejärjestelmä ja joku taho, minne osoittaa mahdolliset reklamaatiot. Tällä hetkellä taksimatka reklamointi on usein hankalaa, koska yleistä vaatimusta palautekanavasta ei ole tai se ei ole kuluttajan kannalta yksiselitteinen. Tilanteesta riippuen palautekanava vaihtelee. Mahdollisia vaihtoehtoja ovat Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Kansaneläkelaitos, hyvinvointialue, Traficom, taksien tilausvälitysyritys tai suoraan taksiyritys. Esitämme, että valvova viranomainen perustaa palautekanavan, mihin voi reklamoida kaikista taksimatkoista tilaustavasta maksajasta ja palvelun käyttäjän statuksesta riippumatta.

3. Muut huomiot harmaaseen talouteen liittyen

3.1. Matkustajamäärän tunnistaminen

Harmaan talouden torjunnan kannalta ehdottomasti luotettavin ratkaisu on taksamittari yhdistettynä matkustajamäärän tunnistukseen. Tällöin myynti ohi kassan on käytännössä mahdotonta. Nykyisissä autoissa on matkustajamäärän tunnistus vakiovarusteena, joten teknisesti seuranta olisi helppo toteuttaa. Tanskassa mittaripakkoon on yhdistetty matkustajantunnistus.

4. Muut huomiot taksien saatavuuteen liittyen

Esitämme toimenpiteenä taksien saatavuuden ja siihen liittyvien keinojen tarkempaa selvittämistä.

Taksien saatavuus on moninainen kokonaisuus, johon liittyen tuomme tässä yhteydessä muutamia huolestuttavia ilmiöitä esille. Taksien saatavuus on vilkkaimmilla paikoilla parantunut liikennepalvelulain myötä. Samaan aikaan kuitenkin muualla saatavuus on heikentynyt tai loppunut jopa kokonaan arkaikojen ulkopuolella. Saatavuutta onkin tarkasteltava eri alueilla eri tavalla. Taksi on maantieteellisesti laajoilla alueilla ainoa liikennepalvelu ja välttämättömyys autottomalle.

4.1. Taksialalla ei ole tarvetta inhouse-järjestelyille

Julkiselle sektorille on syntynyt kilpailua vääristävä malli inhouse -yhtiöistä. Inhouse-yhtiö on organisaatiomalli, jossa julkisyhteisö hoitaa tehtäviään omistamiensa yhtiöiden kautta, jolloin julkisia hankintoja ei tarvitse kilpailuttaa. Tällaisten kuntien tai hyvinvointialueiden omistamien yhtiöiden määrä on kasvanut selkeästi 2000-luvulla. Inhouse-järjestelyä perustellaan kokonaisedun edistämishä, kustannusten säästöllä ja tehokkuudella. Inhouse -yhtiöiden väitetty kustannustehokkuus on usein jäänyt todentamatta. Samalla ne vääristävät kilpailua markkinoilla toimivien yksityisten yritysten kustannuksella. Viime vuosien kehitys myös taksimarkkinoilla on nostanut aiheellisen huolen, että toimintamallin laajentumisen syynä on tosiasiallisesti kilpailuttamisvelvoitteen eli hankintalain kiertäminen. Taksialalla ei ole tarvetta inhouse-järjestelyille, vaan kuljetuspalveluissa tulee pitäytyä nykyisen mallin mukaisissa julkisissa hankinnoissa, joissa kilpailutus on läpinäkyvää. Yksityiset toimijat tuovat hankintaprosessiin kiistatta tervejärkistä elinkeinotoimintalähtöisyyttä, joka parantaa kilpailukykyä, laatua ja toiminnan avoimuutta. Inhouse-yhtiöiden käyttö erityisesti muutaman suuren kaupungin ulkopuolisilla alueilla johtaa helposti vapaan taksitarjonnan vähentymiseen entisestään.

4.2. Esteettömien kuljetuksien saatavuus erityisenä huolena

Ennen vuoden 2018 lakimuutosta esteettömiä kuljetuksia suoritettiin invataksilla, esteettömillä ajoneuvoilla ja M2-luokan pienoislinja-autoilla. Linja-autoja käytettiin, koska taksien määrä oli rajoitettu. Lakimuutoksen yhteydessä ajoneuvoryhmien määrittely muuttui siten, että invataksia vastaava ajoneuvoryhmä iso esteetön ja esteetöntä ajoneuvoa pieni esteetön ajoneuvo. 30.6.2018 ajoneuvokannassa oli 2.105 kappaletta invataksia, 861 esteetöntä ajoneuvoa ja 1.435 pyörätuolissa kulkevan asiakkaan kuljettamiseen soveltuvaa M2-luokan ajoneuvoa. Pyörätuoliasiakkaille soveltuvia ajoneuvoja oli siis yhteensä 4.401 ajoneuvoa. Kun taksien määrä sääntelystä luovuttiin, ei M2-luokan ajoneuvoille ollut tarvetta, ja niiden määrä onkin vähentynyt 30.12.2023 ajoneuvokannassa 222 kappaleeseen. Isoja esteettömiä ajoneuvoja ja invataksia kannassa oli 2.800 ja pieniä esteettömiä ajoneuvoja 1.229 kappaletta. Vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen pyörätuolissa matkustavien asiakkaiden käytettävissä olevien ajoneuvojen määrä on siis laskenut 3.251 kappaleeseen, mikä on 26 prosenttia vähemmän kuin ennen lakimuutosta.

Esteettömän liikenteen osalta huolestuttava ilmiö on ajoneuvojen määrän vähenemisen lisäksi isojen esteettömien ajoneuvojen määrä. Lakimuutoksen jälkeen isojen esteettömien ajoneuvojen määrä on laskenut 500 kappaleella. Samaan aikaan pienten esteettömien ajoneuvojen määrä on lisääntynyt 400 kappaleella. Vallitseva trendi on selkeästi se, että yrittäjät siirtyvät pieniin esteettömiin ajoneuvoihin, jolloin useamman kuin yhden pyörätuolin kuljetuksiin saatavuuteen tulee ongelmia.

Esteetön taksiliikenne perustuu suurimmaksi osaksi Kelan ja hyvinvointialueiden ostamaan liikenteeseen, ja niiden järjestämät kilpailutukset ovatkin avainasemassa kaluston saatavuuden osalta. Mikäli jatkossa haluttaisiin kannustaa yrittäjiä investoimaan myös isoon esteettömään kalustoon, tulee nähdäksemme kilpailutuksissa huomioida isojen esteettömien ajoneuvojen korkeammat hankinta- ja käyttökustannukset. Esitämme, että useiden kilpailutusten pohjana käytettävään valtioneuvoston asetusta sairaskorvauksesta korvattavien taksimatkojen enimmäishinnoista muutetaan siten, että mikäli kuljetus edellyttää isoa esteetöntä ajoneuvoa, voidaan kuljetuksessa käyttää II-taksaa.

5. Muut yleiset huomiot

5.1. Viranomaisten viestintä

Kannatamme ja pidämme tärkeänä viranomaisviestinnän tehostamista, jotta kaikilla markkinoilla toimivilla olisi selkeä kuva oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan sekä yhteiskunnan kannalta hyväksyttävästä tavasta toimia.

Salonen Jenni
Suomen Taksiliitto ry