

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Kirjaamo

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/1631/2020

### **Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta**

Liikenne- ja viestintäministeriössä on kesällä 2019 silloisen liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marinin aloitteesta käynnistetty taksisääntelyn toimivuuden arviointityö. Arviointityön pohjalta on laadittu nyt lausuttavana oleva arviomuistio, jonka tarkoituksena on ollut muodostaa käsitys taksimarkkinoiden nykytilasta ja liikennepalvelulain (320/2017) vaikutuksista taksimarkkinoiden toimivuuteen.

Muutostarpeiden jatkoarviointia ja sääntelymuutosten tavoitteiden määrittelyä varten LVM pyytää lausunnonantajilta näkemyksiä siitä, ovatko tässä muistiossa esitetyt arviot turvallisuuden, saatavuuden, harmaan talouden, hinnoittelun, laadun ja välityskeskusten toiminnan nykytilasta totuudenmukaisia. Lausunnonantajia pyydetään myös kertomaan, liittyykö käsiteltyihin teemoihin muita kuin arviomuistiossa esille nostettuja seikkoja, jotka LVM:n olisi syytä huomioida jatkovalmistelussa.

Yhteinen Toimialaliitto ry on tutustunut arviomuistioon ja tehtyihin erillisselvityksiin. LVM:n esitys on kokonaisuutena hyvin toteutettu ja siinä on nostettu hyvin esiin taksilain uudistamiseen liittyvät teemat. Esitys ei kuitenkaan muodosta kokonaiskuvaa, koska arvioinnista on rajattu pois STM:n vastuulla olevat sairausvakuutus-, vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain sekä OKM:n perusopetuslain perusteella järjestettävät matkat. Julkisesti järjestettävät matkat ovat kuitenkin noin 40 % kaikista taksimatkoista, joten ne vaikuttavat suoraan taksimarkkinoihin kaikilla sen osa-alueilla.

Otamme lausunnossa kantaa myös asioihin, jotka eivät kuulu kaikilta osin LVM:n vastuualueelle. Toivomme että tietojenvaihto, työnjako ja yhteistyö ministeriöiden välillä toimii taksisääntelyn uudistamistyössä.

Keskitymme lausunnossamme lähinnä erityisryhmiin eli esteettämiin taksiajoneuvoihin ja koululaiskuljetuksiin. Näiden ajoneuvojen valmistajat ovat YTL:n jäseniä. Taksipalvelut muodostavat arvoketjun, jonka tärkeän osan muodostavat osaavat kuljettajat. Esteettömien taksien ja erityisryhmien kuljettajilta vaaditaan teknistä osaamista, apuvälineiden oikeanlaista käyttöä sekä erityisryhmien asiakkaiden kohtaamista. Näiltä osin haluamme lausua näkökohtia seuraaviin teemoihin:

- 1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu
- 2 Taksipalvelujen saatavuus
- 3 Välityskeskusten rooli.

## 1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

Muistiossa todetaan, että kyselytutkimusten perusteella asiakkaiden kokema turvallisuuden ja laadun tunne on heikentynyt jonkin verran liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Lisäksi todetaan, että erityisryhmien kuljettajien osaamistaso on saattanut heikentyä lakiuudistuksen jälkeen, mikä on johtanut erityisryhmien turvallisuuden tunteen heikentymiseen.

YTL:n mielestä erityisryhmien taksikuljettajien ajolupaedellytyksiin tulisi lisätä koulutusvaatimuksia, joilla voidaan parantaa taksipalvelujen turvallisuutta ja laatua. Lähtökohtana tulisi olla koulutuksen pakollisuus. Tähän kuuluu myös lupien valvontamahdollisuuden varmistaminen. Mikäli koulutus olisi syystä tai toisesta vapaaehtoista, koulutusvaatimusten toteutumista lisäisi merkittävästi se, että ajolupavaatimukset otettaisiin huomioon sote- ja kelakyytien kilpailutuksissa. Lisäksi turvallisuuden seurannan mittareita ja palvelujen toimivuuden seurantaa tulisi kehittää.

Esteettömien taksien ja erityisryhmien kuljettajilta vaaditaan teknistä osaamista, apuvälineiden oikeanlaista käyttöä sekä erityisryhmien asiakkaiden kohtaamista. Pelkästään ajoneuvojen apuvälineiden oikea käyttö vaatii osaamista, jota tulee päivittää. Erityisryhmät tarvitsevat luottamuksellista ja ammattitaitoista kuljettajaa, joka hallitsee taksikaluston turvallisen käytön. Myös ajotapa ja liikenneturvallisuus korostuvat. Kuljetus on luonnollisesti tärkein osa taksipalvelua, mutta erityisryhmät tarvitsevat usein myös kokonaisvaltaisempaa palvelua, jossa asiakas pitää kyetä saattamaan turvallisesti kodista kohteeseen ja takaisin.

Valvonnan mahdollistamiseksi erityisryhmien kuljettajista pitäisi olla valtakunnallinen luparekisteri. Tästä kävisi ilmi ajokortit, ajoluvat, rikosote jne. Tähän merkittäisiin myös kuljettajien koulutukset, todistukset ja niiden voimassaolo. Kun kuljettaja olisi suorittanut koulutuksen, hän saisi tästä sertifikaatin. Valtakunnallinen rekisteri hälyttäisi umpeutuvista pätevyyksistä ja luvista. Välityskeskuksilla, autoilijoilla ja viranomaisilla olisi tarvittaessa pääsy tietoihin.

Erityisryhmien koulutus voisi olla kaksiosainen: verkkokoulutus ja lähikoulutus. Koulutusta tarjottaisiin kaikille kuljettajille ja koko Suomen alueella. Verkkokoulutuksen jokainen kuljettaja suorittaisi haluamallaan ajallaan ja omaan tahtiin. Lähikoulutus toteutettaisiin alueittain siten, että kaikilla kuljettajilla on mahdollisuus osallistua koulutuksiin. Nämä olisivat pienryhmäkoulutuksia. Työnantaja ilmoittaisi tai kuljettaja itse ilmoittautuisi näihin koulutuksiin. Kun molemmat osiot olisi suoritettu hyväksytysti, kuljettaja saisi sertifikaatin koulutuksesta (sähköinen, tulostettavissa). Sertifikaatin omaavat kuljettajat näkyisivät työantajalla, tilauskeskuksella ja pääkäyttäjällä. Koulutusta toteuttaisivat välityskeskuksien, liikenteenharjoittajien ja muut mahdolliset kouluttajat.

Koulutuksen painopiste olisi kaluston turvallisessa ja oikeaoppisessa käytössä sekä erityisryhmien asiakkaan kohtaamisessa. Koulutuksen tulisi olla käytännönläheistä. Koulutuksen suorittaminen antaisi kuljettajalle pätevyden esteettömän taksin kuljettamiseen ja erityisryhmien asiakkaiden kohtaamiseen. Lisäksi sertifikaatti mahdollistaisi osallistumisen sitä vaativiin kilpailutuksiin sekä hankintoihin. Sertifikaatin voimassaoloaika olisi 3 vuotta myöntämispäivästä.

Mikäli erityisryhmien koulutus halutaan pitää vapaaehtoisena, ajolupavaatimukset tulisi silti ottaa huomioon sote- ja kelakyytien kilpailutuksissa. Tämä voitaisiin tehdä niin, että niistä annettaisiin

lisäpisteitä palvelun tarjoajalle. Lisäksi olisi luonnollista, että palveluntarjoajille, jotka ovat suorittaneet sertifioidun ajoluvan, maksettaisiin kyydistä enemmän. Tämä osaltaan kannustaisi koulutuksiin.

Myös taksiliikenneluvan haltijoiden vastuuta kuljettajien osaamisesta voitaisiin täsmentää siten, että heiltä edellytetään kuljettajien koulutussuunnitelman laatimista ja sen toteuttamista.

Yhtenä turvallisuutta ja laatua lisäävänä keinona tulisi olla myös se, että esteettömien ajoneuvojen turvavälineiden katsastus tulisi saattaa nykyistä paremmalle tolalle. Ongelmana on, ettei esteettömän ajoneuvon turvavälineitä esim. henkilönostin/takalaitanostin tarkisteta käyttöönottotarkastuksen jälkeen. Tietoomme on tullut tapauksia, joissa esim. takalaitanostimen huono kunto on pahimmissa tapauksissa aiheuttanut henkilövahingon.

## 2 Taksipalvelujen saatavuus

Muistiossa todetaan, että asiakkaat ovat kyselytutkimusten perusteella kokeneet, että taksipalvelujen saatavuus on jonkin verran heikentynyt liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen.

YTL toteaa, että saatavuusongelmia esiintyy myös erityisryhmien osalta, erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Saatavuusongelma on korostunut vaikeutena saada taksia iltaisin ja viikonloppuisin. Asiakkaat kokevat ongelmaksi myös sen, että esteetöntä taksia tilattaessa asiakas ei välttämättä tiedä, montako pyörätuolipaikkaa esteettömässä ajoneuvossa on.

YTL:n mielestä erityisryhmien taksipalvelujen saatavuusongelman taklaamisessa tulisi tehdä eräitä tarkennuksia **Ajoneuvomääräykseen** TRAFI/437519/03.04.03.00/2017 -määräyksen (Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset) kohtaan 3.11 Esteetön ajoneuvo (Liite, s. 11).

Määräyksessä oleva seuraava lause

*”Pyörätuolipaikalla saa olla vaihtoehtoista käyttöä varten helposti sivuun käännettävät istuimet, joiden tarvitsema tila sivuun käännettyinä ei rajoita edellä määrättyä pyörätuolipaikan tilaa”,*

on aiheuttanut tulkintaongelmia katsastuksessa. Pahimmillaan se on johtamassa siihen, että merkittävä osa esteettömistä ajoneuvoista poistuisi käytöstä, kun ne siirtyisivät pois M1-luokasta M2:een.

YTL ehdottaa, että ko. kohtaa tarkennetaan siten, että ajoneuvoluokan M1 (1+8) esteettömässä ajoneuvossa voi olla edelleen kuljettajan lisäksi 8 istumapaikkaa ja pyörätuolipaikkoja. Samalla tulee poistaa maininta helposti sivuun käännettävistä istuimista, koska se on nykyisten ajoneuvomallien leveyden kasvusta johtuen isommissa esteettömissä takseissa tarpeeton. Pienissä esteettömissä takseissa sivulle kääntyvät istuimet ovat sen sijaan edelleen välttämättömiä. Mikäli pyörätuolipaikat ovat käytössä, ne vähentävät vastaavan määrän istumapaikkoja (vaihtoehtoisuus). Eli matkustajamäärä ko. autossa voi olla aina enintään 1+8 (M1-luokan koululaisajoneuvot ovat tästä poikkeus). Kuljettaja vastaa siitä (kuten muissakin autoissa), että autossa on enintään istumapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia.

Asiakkaan näkökulmasta haasteena esteettömän ajoneuvon tilauksessa on nykyisin myös se, että hän ei tilausta tehdessä tiedä, onko ajoneuvossa yksi vai kaksi pyörätuolipaikkaa. Ehdotamme määräyksen tarkentamista näiltä osin ajoneuvon koon perusteella siten, että isossa esteettömässä ajoneuvossa tulee olla vähintään kaksi pyörätuolipaikkaa. Mikäli asiakas siis haluaa jatkossa esteettömän ajoneuvon, jossa on vähintään kaksi pyörätuolipaikkaa, hän tilaa suuren esteettömän ajoneuvon.

Toinen LVM:ssä vireillä oleva hanke, joka tulee vaikuttamaan erityisryhmien taksipalvelujen saatavuuteen lähitulevaisuudessa on ns. puhtaiden ajoneuvojen direktiivi, EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2019/1161, ns. Clean Vehicle direktiivi). Direktiivin tavoite on hyvä, mutta toteutus esteettömien ja koululaiskuljetusten osalta ei onnistu, mikäli direktiivin päästötavoitteet laitetaan täytäntöön sellaisenaan. CV-autojen tavoiteosuudet 2021-2025-2030 ovat selkeästi liian korkeat esim. lakisäateisten henkilökuljetusten kannalta. Vaatimukset täyttävien ja käyttötarkoituksiin soveltuvien ajoneuvojen saatavuus ja käytettävyys eivät tule toteutumaan. Ongelmallisinta täytäntöönpano olisi koululais- ja sote-kuljetuksissa sekä esteettömissä ajoneuvoissa. Julkisissa palveluissa henkilöautojen (M1, max. 8 matkustajaa) sekä pienoissussien (M2, yli 8 matkustajaa, kokonaisuudessa max. 5t) osuus vuoteen 2026 mennessä tulee olla vähintään 38,5%. Tämä tarkoittaisi käytännössä täyssähköautoja.

Direktiivin soveltamisessa on kuitenkin mahdollisuus tehdä kansallisia poikkeuksia. Soveltamisohjeissa todetaan:

*(17) Jotta viranomaisille ja toimijoille ei aiheutettaisi kohtuutonta taakkaa, jäsenvaltioiden olisi voitava vapauttaa sellaisten tiettyjen ajoneuvojen julkiset hankinnat tässä direktiivissä säädetyistä vaatimuksista, joilla on niiden käyttöä koskeviin vaatimuksiin liittyviä erityisominaisuuksia. Näihin ajoneuvoihin kuuluvat panssaroidut ajoneuvot, ambulanssit, ruumisautot, pyörätuolin käyttäjille tarkoitetut M1-luokan ajoneuvot, ajoneuvonosturit, ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja rakennettu käytettäväksi pääasiassa rakennustyömailla, louhimoissa, satamissa tai lentokentillä, sekä ajoneuvot, jotka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu asevoimien, väestönsuojelun, palolaitosten ja yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien käyttöön.*

YTL:n mielestä on ensiarvoisen tärkeää, että Suomessa otetaan poikkeusmenettely käyttöön esteettömien ajoneuvojen M1-luokan ajoneuvoissa. Tuohon listaan pitäisi sisällyttää näin ollen myös koululaiskuljetukseen rekisteröidyt M1-luokan ajoneuvot. Lisäksi ATP-ajoneuvot (lämpötilahallittavat kuljetukset), joita käytetään esimerkiksi koulujen ruokakuljetuksissa ja kotihoidon ateriapalveluissa, tulisi lisätä kansalliseen poikkeusluetteloon.

### 3 Välityskeskusten rooli

**Muistiossa esitettiin kysymys siitä, ”Tulisiko useaan taksien tilausvälityskeskukseen kuulumisen (multihoming) varmistaa erityislainsäädännön avulla? Tulisiko velvoite rajoittaa vain joihinkin välityskeskuksiin? Miten velvoitteen piiriin kuuluvat välityskeskukset olisi mahdollista rajata? Mitä hyötyjä ja haittoja kyseiseen sääntelyyn liittyisi?”**

YTL:n mielestä taksien kuulumisen välityskeskuksiin tulee olla vapaaehtoista ja lainsäädännöllä tulisi varmistaa mahdollisuus kuulua samanaikaisesti myös useampaan tilausvälityskeskukseen.

Yhteinen Toimialaliitto ry

Pekka Tsupari  
toimitusjohtaja