

Asia: VN/1631/2020

Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta

Taksipalvelujen turvallisuus - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

1. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen turvallisuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen turvallisuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?

Esitys ei muodosta kokonaiskuva, koska arvioinnista on rajattu pois STM:n vastuulla olevat sairausvakuutus-, vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain sekä OKM:n perusopetuslain perusteella järjestettävät matkat. Julkisesti järjestettävät matkat vaikuttavat kuitenkin välittömästi taksimarkkinoihin kaikilla sen osa-alueilla, siksi tältä osin arviomuistio ei vastaa nykytilaa. Nämä asiakkaat voivat olla myös kuluttajaoikeudellisessa asemassa.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Arviomuistio on puutteellinen mitä tulee taksipalveluiden turvallisuuteen. Taksipalveluiden turvallisuus riippuu kuluttajaryhmästä ja niissä korostuvat eri tekijät. Tavanomaisen kuluttajan turvallisuudessa on kysymys pitkälti niistä seikoista, mitä nyt olemassa olevassa taksinkuljettajan kokeessa edellytetään ja niiden onnistumisesta kussakin taksimatassa. Erityisryhmien osalta turvallisuus on korostuneessa asemassa ja se on riippuvainen enemmän esimerkiksi kaluston turvavälineistä, niiden käytöstä, kuljettajan kyvystä kohdata erilaisia vammasta johtuvia avun tarpeita. Näitä tekijöitä ei kyetä tällä hetkellä arvioimaan taksinkuljettajan kokeessa eikä tiedossamme ole, että kenttävalvonta kohdistuisi ko. asioihin. Erityisryhmien asiakkaat voivat olla myös kuluttajaoikeudellisessa asemassa.

3. Olisiko viranomaisen syytä selvittää taksipalvelujen turvallisuustilannetta nykyistä tarkemmalla tasolla?

Käsityksemme mukaan kenttävalvonta ei kohdistu julkisesti korvattaviin kuljetuksiin, jotka kuitenkin volyymitaan vaikuttavat välittömästi taksimarkkinoihin. Voidaan olettaa, että esteettömien ajoneuvojen kuljettajien toiminnan valvonta on puutteellista ja sitä on syytä selvittää tarkemmin.

Pysyvänä ongelmana on ollut viranomaisten haluttomuus ratkaista esteettömien ajoneuvojen turvavälineiden katsastukseen liittyvää toimivaltaa ja näihin ajoneuvoihin asennettujen turvavälineiden saattamista määräaikaikatsastusten piiriin. Ongelmana on, ettei esteettömän ajoneuvon turvavälineitä esim. henkilönostin/takalaitanostin tarkisteta käyttöönotto tarkastuksen jälkeen. Tietoomme on tullut lukuisia tapauksia, joissa on ilmoitettu takalaitanostimen vahingoittuminen tai huono kunto, jotka pahimmissa tapauksissa ovat aiheuttaneet henkilövahingon.

Tietoomme tullut erityinen turvallisuusriski liittyy esteettömien ajoneuvojen ajotapaan tilanteissa, joissa kuljetaan matkustajaa, joka istuu pyörätuolissa. Tällöin tarvitaan hyvin ennakoivaa ja rauhallista ajotapaa. Tämä on tärkeää myös muutoin näissä kuljetuksissa, koska useat eri vammat ja sairaudet aiheuttavat mm. osteoporoosia, tasapainovaikeuksia, kipuja jne. joiden vuoksi huolimaton, liian nopea ja äkillinen ajotapa aiheuttaa tietojemme mukaan eriasteisia henkilövahinkojakin.

Arviomuistiossa ei myöskään näy erityisryhmien riippuvuus edes kuluttaja-asemassa kuljettajasta ja tästä mahdollisesti aiheutuvista seksuaali- tai muusta häirinnästä.

4. Onko LVM:n arvio turvallisuuden nykytilan ongelmista oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Arviomuistiossa on pyritty kartoittamaan nykytilan haasteet kattavasti. Tästä huolimatta katsomme alla olevien asioiden vaativat lisähuomiota:

Käsityksemme mukaan kenttävalvonta ei kohdistu julkisesti korvattaviin kuljetuksiin, jotka kuitenkin volyymiltaan vaikuttavat välittömästi taksimarkkinoihin. Tältä osin erityisesti esteettömien ajoneuvojen kaluston ja kuljettajien toiminnan valvonta on puutteellista ja sitä on syytä selvittää tarkemmin.

Pysyvänä ongelmana on ollut viranomaisten haluttomuus ratkaista esteettömien ajoneuvojen turvavälineiden katsastukseen liittyvää toimivaltaa ja näihin ajoneuvoihin asennettujen turvavälineiden saattamista määräaikaikatsastusten piiriin. Ongelman on, ettei esteettömän ajoneuvon turvavälineitä esim. henkilönostin/takalaitanostin tarkisteta käyttöönotto tarkastuksen jälkeen. Tietoomme on tullut tapauksia, joissa on ilmoitettu takalaitanostimen vahingoittuminen tai huono kunto, jotka pahimmissa tapauksissa ovat aiheuttaneet henkilövahingon.

Erityinen tietoomme tullut turvallisuusriski liittyy esteettömien ajoneuvojen ajotapaan, tilanteissa, joissa kuljetetaan pyörätuolissa istuvaa matkustajaa. Tällöin tarvitaan hyvin ennakoivaa ja rauhallista ajotapaa. Tämä on korostunut näissä kuljetuksissa, koska useat eri vammat ja sairaudet aiheuttavat mm. osteoporoosia, tasapainovaikeuksia, kipuja jne. joiden vuoksi huolimaton, liian nopea ja äkillinen ajotapa aiheuttaa tietojemme mukaan eriasteisia henkilövahinkoja.

Arviomuistio ei myöskään näy erityisryhmien riippuvuus edes kuluttaja-asemassa kuljettajasta ja tästä mahdollisesti aiheutuvista seksuaali- tai muusta häirinnästä.

Toimenpiteet ongelmien ratkaisemiseksi:

- Esteettömien ajoneuvojen turvavälineiden saattaminen määräaikaikatsastusten piiriin (vähintään takalaitanostin).
- Kenttävalvonnan laajentaminen myös esteettömiin ajoneuvoihin.
- Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen vahvistaminen

5. Tulisiko taksinkuljettajille asettaa lisäkoulutusvaatimuksia? Mistä aiheista kouluttaminen vaikuttaisi parhaiten taksipalvelujen turvallisuuteen?

Taksinkuljettajille tulee vahvistaa yleisessä koulutusvaatimuksessa niin kieli- kuin paikallistuntemuksen osaamista.

Erityisryhmien kuljettajille tulee mahdollistaa oma kuljettajakoulutus. Kuljettajakoulutuksen tulee sisältää vähintään käytännön osuus esteettömän ajoneuvon turvavälineiden ja yleisimpien matkustajien käytössä olevien apuvälineiden käsittely, vammaisen asiakkaan avustaminen autoon ja sieltä pois, porrasveto sekä ennakoiva ajotapa.

6. Tulisiko mahdolliset lisäkoulutusvaatimukset kohdistaa kaikkiin kuljettajiin vai pelkästään esteettömillä ajoneuvoilla operoiviin kuljettajiin? Onko muuta tapaa selkeästi erottaa erityisryhmien palveluita tarjoavat kuljettajat ja kaikki kuljettajat kuin kaluston esteettömyys?

Nykyisellä taksinkuljettajan kokeella ei kyetä arvioimaan kuljettajan osaamista kohdata asiakkaita eri kohderyhmistä. On oletettavissa, että taksinkuljettajat yhä enemmän auttavat mm. ikääntyviä henkilöitä. Tämän takia olisi syytä vahvistaa yleistä asiakaspalveluosaamista, kielitaitoa sekä kykyä antaa eri tilanteissa apua.

Esteettömien ajoneuvojen kuljettajille kohdistettu lisäkoulutusvaatimus tulisi olla avoinna kaikille halukkaille taksinkuljettajille. Taksinkuljettajan lisäkoulutus hyödyttää myös muita asiakkaita, jotka tarvitsevat enemmän kuljettajan apua.

Taksinkuljettajan kokeeseen tulisi lisätä näyttökoe ja esteettömän ajoneuvon kuljettajan kohdalla tulee olla myös teoriaosuus.

7. Olisiko liikennepalvelulain 151 §:n taksiliikenneluvan haltijoiden kuljettajiin liittyvien velvoitteiden toteutuminen ja valvonta mahdollista toteuttaa toimialan sisäisellä koulutuksella sekä koulutussuunnitelmavaatimuksella? Mikä olisi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneluvan haltijoille asetetun veloitteen toteutuminen?

Kyllä. Liikenneluvan haltijoiden valvontaa tulee tämän lisäksi vahvistaa.

8. Tulisiko viranomaisten kenttävalvontaa lisätä siten, että valvonta keskittyisi entistä tehokkaammin myös erityisryhmien kuljetuksiin? Mihän valvonnan tulisi erityisesti kohdistua etenkin esteettömissä kuljetuksissa? Missä valvontaa olisi tehokasta suorittaa?

Kyllä.

Valvonnan tulisi erityisesti kohdistua esteettömän auton turvavälineistön kunnon tarkistuksiin, ajotapaan, kuljettajan fyysisen kunnon arviointiin (pyörätuoliassiakkaiden kuljettaminen, pyörätuolin kiinnittäminen, porrasvedot ja avustaminen vaativat hyvää fyysistä kuntoa) sekä kykyyn yleistä asiakaspalvelua vahvempaan vuorovaikutukseen.

9. Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia turvallisuuden ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

Painotamme esteettömien ajoneuvojen kuljettajien koulutusta. Esimerkiksi Japanissa erityisryhmien kuljettajat ovat tunnistettavissa sertifikaatista, joka tulee olla asiakkaalle näkyvässä. Näin asiakkaalla on jo tieto kuljettajan osaamistasosta. Tämä on myös kilpailuvaltti.

Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

10. Pidätkö kuvausta saatavuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen saatavuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?

Järjestelmän tulee voida tuottaa luotettavasti tietoa taksipalveluiden saatavuudesta eri puolilla maata ilman, että epätarkkoja tietoja kootaan yhteen muihin tarkoituksiin laadituista tilastoista. Kuten arviomuistiossa todetaan, pelkkä taksilupien ja kaluston määrä ei korreloi millään tavoin siihen, miten auto on ajossa ja saavutettavissa.

Tietoa saavutettavuusongelmista voitaisiin saada esimerkiksi suurimpien kaupunkien erityisryhmien keskitettyjen kuljetuspalveluiden seurannasta ja asiakaspalautteista kuin myös Kelan järjestämistä matkoista. Ongelmana tässä voi kuitenkin olla tietosuojaja-asiat. Vaikka kyseessä ovat julkisesti hankitut kuljetukset voi myös niiden perusteella saada taksipalveluiden saatavuutta yleisemmin kuvaavaa alueellista tietoa. Tämä ei kuitenkaan korvaa yleistä tarvetta valtion viranomaisen taholta luoda toimiva seurantajärjestelmä.

11. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen saatavuudesta käsitystänne palvelujen saatavuudesta?

Kyllä. Saatavuusongelma on korostunut myös erityisryhmien kohdalla vaikeutena saada taksia iltaisin ja viikonloppuisin. Taksipalveluiden epävarma saatavuus on selvityksemme mukaan aiheuttanut liikuntarajoitteisille ihmisille pelkoa taksien saatavuudesta niin, että he eivät voi lähteä kotoaan, koska paluumatkan saatavuus on epävarmaa.

12. Olisiko viranomaisen syytä selvittää taksipalvelujen saatavuustilannetta nykyistä tarkemmalla tasolla?

Kyllä. Tulee selvittää syyt, mitkä ovat johtaneet eri vuorokauden aikoihin ja eri päiville kohdistuviin saatavuusongelmiin sekä tehdä tarvittavat ratkaisut.

13. Olisiko viranomaisen syytä edellyttää esimerkiksi taksiyrityksiä ja välitysyhtiöitä toimittamaan nykyistä laajemmin tietoa taksipalvelujen tarjonnasta? Miten tämä tulisi käytännössä toteuttaa? Millaisia kustannuksia tällaisesta velvoitteesta voisi yrityksille syntyä?

Kyllä, erityispalveluista tulisi asettaa selkeämmät määrittelyt, esimerkiksi tilanteissa;

- kun peritään erillismaksuja, mitä kuuluu kulloiseenkin palveluun esim. mitä kuuluu avustamislisämaksuun
- kun pyörätuolissa matkustava ihminen tarvitsee ison esteettömän auton mutta ei kuitenkaan käytä kuin yhtä pyörätuolipaikkaa, mikä on tuolloin

perusmaksu (yleensä peritään 8 henkilön perusmaksu yhdestä henkilöstä).

14. Koetteko, että LVM:n arvio saatavuuden nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Kyllä. Tunnistetut ongelmat ovat oikeita havaintoja ja näihin tulisi löytää ripeästi ratkaisut. Esimerkiksi arvioimalla uudelleen alueellista päivystysvelvoitetta voitaisiin taksipalveluita rakentaa siten, että ne olisivat valtakunnallisesti edes kohtuullisessa määrin yhdenvertaisesti saavutettavissa. Lainsäädännön uudistus on palvellut vain suurten kaupunkien keskittymiä.

15. Kannustaisiko KKV:n täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista hiljaisen ajan ajovuoroista sopimiseen, vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi (ottaen huomioon, että KKV voisi edelleen jälkikäteen katsoa yhteistyön kilpailulain vastaiseksi)?

Kyllä.

16. Jos liikennepalvelulakiin lisättäisiin säännös, jossa määritellään, milloin ajovuoroista sopiminen olisi sallittua, niin millainen säännöksen tulisi olla konkreettisesti? Pitäisikö siinä määritellä tietyt alueet tai ajankohdat, vai esimerkiksi tietynlainen taksitarjonnan tilanne (esim. alueella ei toimi yhtään aktiivista taksiyritystä)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

On kannatettavaa, liikennepalvelulakiin lisättäisiin säännös päivystysvelvoitteesta. Velvoitteen tulisi kuitenkin olla yhdenvertainen kaikille toimijoille. Velvoitteen tulisi vähintään koskea muita kuin arkipäivien virastoaikoja, kuten illat ja viikonloput.

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

18. Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia saatavuuden ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

Harmaan talouden torjunta – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

19. Pidätkö kuvausta harmaan talouden torjunnan nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista aineistoa, jonka perusteella taksialan harmaan talouden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida kattavammin? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?

-

20. Koetteko, että LVM:n arvio harmaaseen talouteen liittyvistä nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistanee muita harmaaseen talouteen liittyviä ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

-

21. Liittyykö toimenpiteissä ehdotetun tietosisällön keräämiseen ja säilyttämiseen erityisiä ongelmia?

-

22. Miten verovalvonnassa tarvittavien tietojen keräämis-, säilyttämisen- ja toimitusvelvollisuuksia tulisi kohdistaa eri taksialan toimijoihin? Mitä asioita sääntelyssä pitäisi erityisesti huomioida?

-

23. Onko sovelluksilla mahdollista kerätä, säilyttää ja raportoida kaikkia tietoja, joita Verohallinto on esittänyt kerättäväksi ja toimitettavaksi? Mihin tietoihin mahdolliset haasteet liittyvät?

-

24. Millaisia kustannuksia toimijoille syntyisi esitettyjen harmaan talouden torjunnan toimenpiteiden toteuttamisesta?

-

25. Miten arvioitte eri harmaan talouden torjunnan toimenpiteiden vaikutuksia kilpailun toimivuuteen?

-

26. Jos lainsäädännössä asetettaisiin velvollisuus käyttää ulkoista taksitunnusta taksiajoneuvossa, millainen ulkoisen tunnuksen tulisi olla?

-

27. Onko tiedossa muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia harmaan talouden ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

-

Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

28. Pidättekö kuvausta taksipalvelujen hinnoittelun nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen hintoihin ja hintakehitykseen aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

Arviomuistossa ei tule esille, onko kuluttajahintojen tasoa kuvattaessa huomioitu erityisryhmille tulevat lisämaksut, esim. avustamismaksu henkilöautoissa, avustamismaksu inva-autossa, paarilisiä tai perusmaksu isossa esteettömässä autossa yksin matkustettaessa (yleensä peritään 8 henkilön perusmaksu yhdestä henkilöstä).

29. Koetteko, että LVM:n arvio hinnoittelun nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneeet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Arvio nykytilan ongelmista on oikeansuuntainen. Erityisryhmien kuluttajahinnat ovat myös nousseet ainakin lisämaksujen osalta, esim. avustamismaksu henkilöautoissa, avustamismaksu inva-autossa, paarilisiä tai perusmaksu isossa esteettömässä autossa yksin matkustettaessa (yleensä peritään 8 henkilön perusmaksu yhdestä henkilöstä). Vammaisuus ei saa olla peruste sille, että ilman hyväksyttävää syytä vammaiselta matkustajalta peritään kalliimpaa hintaa, esim. yleensä peritään 8 henkilön perusmaksu yhdestä henkilöstä isossa esteettömässä ajoneuvossa. Yhdenvertaisuuslain näkökulmasta palveluntuottajaa kohtaan tulee velvoittavaksi positiivinen erityiskohtelu. Muussa tapauksessa saattaa syntyä syrjintäoletta. Vähintään tähän perusmaksuun liittyvään ongelmaan on puututtava selkein määräyksin.

30. Koetteko, että taksiyritysten nykyistä laajempi mahdollisuus sopia hinnoista lisäisi hintatietojen vertailtavuutta? Pitäisikö tällainen mahdollisuus rajata vain joihinkin tiettyihin tilanteisiin?

Tämä vaikeuttaisi hintatietojen vertailua.

31. Koetteko, että Ruotsissa käytössä oleva tapa edellyttää takseilta tyyppimatkan vertailuhinnan ilmoittamista lisäisi hintojen vertailtavuutta ja ymmärrystä kokonaishinnasta? Hyödynnettäisiinkö vertailuhintaa taksiyrityksen valinnassa?

Ei tarkoituksenmukainen malli.

32. Jos taksimatkojen hinnoittelurakenne säänneltäisiin tietynlaiseksi, millainen sen tulisi olla käytännössä? Pitäisikö hinnoittelussa sallia tällöin useita hinnoittelutekijöitä? Jos sallittuja hinnoittelutekijöitä olisi vain yksi, mikä sen pitäisi olla?

Kaikkia matkustajaryhmiä kohdeltava yhdenvertaisesti (yleensä peritään 8 henkilön perusmaksu yhdestä henkilöstä).

33. Olisiko hinnoista sopimisen edellyttäminen ennen taksimatkaa toimiva tapa vähentää hintoihin liittyvää epävarmuutta? Olisiko tällainen järjestely mahdollista toteuttaa käytännössä?

Hinnan määräytymisen tulee olla selkeä, eikä sitä tule saattaa yksin kuluttajan ja taksikuljettajan väliseksi sopimukseksi.

34. Jos taksipalveluille säädettäisiin kiinteät hinnat tai enimmäishinnat, tulisiko ne asettaa vain tietyille markkinasegmentille (esim. kadulta tai taksiasemilta otettavat kyydit), vai kaikille taksipalveluille?

Jos taksipalveluille säädettäisiin kiinteät hinnat, enimmäishinta tulisi asettaa pääsääntöisesti kaikille taksipalveluille lukuun ottamatta pitkiä, yli 30 km pituisia matkoja.

35. Onko tiedossa muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia hinnoitteluun liittyviä ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

36. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen laadun nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista taksipalvelujen laatuun liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

Kyllä.

37. Koetteko, että LVM:n arvio palvelujen laadun nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Arviomuistiossa on hyvin nostettu esille taksipalvelujen laatuun vaikuttava sääntely ja kumottujen säädösten merkitys suhteessa laatuvaatimuksiin. Tässä on löydettävissä syitä sille, miksi tyytyväisyys on vähentynyt.

Esteettömien ajoneuvojen kuljettaminen on sekä fyysisesti että psyykkisesti raskaampaa kuin henkilöauto- taksin kuljettaminen. Näissä kuljetuksissa asiakas on myös usein täysin riippuvainen kuljettajasta. Tietoomme on tullut, että näissä kuljetuksissa on kuljettajia, jotka eivät täytä työn vaatimia fyysisiä tai psyykkisiä edellytyksiä. Tämä johtuu osittain siitä, että liikennepalvelulain voimaantulon myötä kumoutui säädös invataksien kuljettajien erityisistä terveysvaatimuksista, joissa oli huomioitu tähän työhön kuuluvat erityisvaatimukset (esim. työskentely ahtaissa tiloissa sekä porrasvedot). Matalan kynnyksen työpaikkana ala houkuttelee paljon myös jo työelämästä pois siirtyneitä, mikä lisää riskiä sille, ettei kuljettaja täytä riittäviä terveysvaatimuksia.

38. Tulisiko taksikuljettajien kokeeseen sisällyttää joitain uusia elementtejä nykyisten lisäksi?

Taksikuljettajan kokeella on suuri merkitys kuljettajan ammattitaidon mittaamisessa. Tästä syystä taksikuljettajille tulee vahvistaa yleisessä koulutusvaatimuksessa niin kieli- kuin paikallistuntemusosaamista.

Esteettömän taksikuljettajan kokeeseen tulisi sisällyttää teoriakokeeseen osio, joka mittaa kuljettajakokelaan taitoa kohdata eri tavoin vammaisia ihmisiä.

39. Tulisiko taksinkuljettajan kokeessa mitata kuljettajien osaamista kirjallisten kysymysten lisäksi myös käytännössä? Miten käytännön testaus tulisi toteuttaa?

Kyllä.

Esteettömän taksien ja erityisryhmien kuljettajalta vaaditaan teknistä osaamista ja erityisryhmien asiakkaiden kohtaamista näyttökokeessa.

Kuljetus on tärkein osa taksipalvelua ja erityisryhmien osalta kuljettajakoulutuksen tulee sisältää vähintään käytännönsuus esteettömän ajoneuvon turvavälineiden ja yleisimpien matkustajien käytössä olevien apuvälineiden käsittelystä, vammaisen asiakkaan avustamisesta autoon ja sieltä pois, porrasvedosta sekä turvallisesta ennakkoivasta ajotavasta.

40. Vaikuttaisiko taksinkuljettajien kokeen vaatimusten kiristäminen työvoiman saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?

Erytisryhmien turvallisuuden ja liikkumisvapauden yhdenvertaisuuden toteuttamisen näkökulmasta näemme taksinkuljettajan kokeen vaatimusten kiristämisen välttämättömänä. Taksinkuljettajakoe voi lisäksi parhaimmillaan toimia monialaisen ja laadukkaan palvelutuotannon kantavana tekijänä sekä vahvistaa ammattialan arvostusta.

41. Koetteko, että liikenneluvan haltijoihin kohdistuva velvoite kuljettajien koulutussuunnitelmasta ja koulutuksen järjestämisestä voisi parantaa palvelujen laatua?

Liikenneluvan haltijoiden velvoite kuljettajien koulutussuunnitelmasta ja sen toteutumisen valvonnasta on perusteltua, mutta se ei yksin varmista palvelun laadun parantamista. Kuljettajan osaamisen tulee perustua ennalta tiedossa olevaan ja arvioituun osaamistasoon. Koulutus tulee kohdistaa suoraan itse työtä tekeviin kuljettajiin.

42. Millaisia kustannuksia arvioisitte yrityksille syntyvän, jos yrityksiä edellytettäisiin huolehtimaan kuljettajien koulutuksesta esimerkiksi vastaavan sisältöisenä kuin taksinkuljettajien koulutus oli ennen liikennepalvelulain voimaantuloa?

Kuljettajakoulutus tulisi nähdä osana liiketoiminnan parantamista ja kilpailutekijänä.

43. Koetteko, että koulutussuunnitelmaan ja koulutuksen järjestämiseen liittyvällä velvoitteella olisi vaikutuksia toimialan kilpailutilanteeseen?

Kyllä, positiivisia vaikutuksia. Koulutuksella voidaan parhaimmillaan edistää laadukkaiden taksipalveluiden saatavuutta.

44. Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia laatuongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidättekö kuvausta välityskeskusten roolin ja toiminnan nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista

taksipalvelujen välityskeskusten toimintaan liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

Kyllä.

Arviomuistioon kootut Kuluttaja- ja kilpailuviraston esille nostamat asiat kuvaavat monesta eri lähtökohdasta tämän hetkistä epäselvää ja epäyhtenäistä tilannetta.

Kilpailuneutraliteetin näkökulma nousee muistiossa esiin. Alalle on tyypillistä toimijoiden yhteistyö, mikä tulisi arvioinnissa huomioida laajemmin alan turvaamisessa.

46. Koetteko, että LVM:n arvio välityskeskusten nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneeet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Välityskeskusten säännöllinen valvonta erityislainsäädännön avulla on kannatettavaa. Tämä yhtenäistäisi nyt vaihtelevia toimintamalleja ja vahvistaisi myös välityskeskusten osaamista ja palvelun laadukkuutta.

Erityisryhmien erityistarpeet on tärkeää tiedostaa myös välityskeskustoiminnassa laadukkaan ja osaavan palvelun varmistamiseksi.

47. Koetteko, että kilpailulain täytäntöönpanotoimet ovat riittäviä korjaamaan arviomuistiossa kuvatut kilpailun toimivuuteen ja välityskeskukseen liittyvät nykytilan ongelmat?

48. Onko taksipalvelujen välitystoimintaan liittyviä virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiä syytä selkeyttää lainsäädännön tasolla? Liittyykö vastuun jakautumisen käytännön toteuttamiseen näkökohtia, jotka pitäisi sääntelyä mietittäessä huomioida? Miten kuluttajan sopimuskumppanin tunnistamiseen liittyvät haasteet voitaisiin ratkaista niin, että välityskeskukseen on edelleen mahdollista erottautua markkinoilla ja antaa palvelulupauksia? Mitä hyötyjä tai haittoja lisäsääntelyyn liittyisi?

Taksipalvelujen välitystoimintaan liittyviä virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiä on tarpeen selkeyttää lainsäädäntötasolla. Tähän tulee luoda selkeät kuluttajaoikeudelliset säädökset virhevastuun todentamisen ja siitä aiheutuvan korvauksen menettelyistä asiakkaalle aiheutuneeseen vahinkoon. Vahingonkorvauksen tulisi tarvittaessa kattaa myös muuta kuin välittömät taloudelliset vahingot, esim. jatkuvat myöhästymiset tai muut laiminlyönnit sovituissa kuljetuksissa.

49. Tulisiko useaan taksien tilausvälityskeskukseen kuulumisen (multihoming) varmistaa erityislainsäädännön avulla? Tulisiko velvoite rajoittaa vain joihinkin välityskeskukseen? Miten velvoitteen piiriin kuuluvat välityskeskukset olisi mahdollista rajata? Mitä hyötyjä ja haittoja kyseiseen sääntelyyn liittyisi?

Taksien kuulumisen välityskeskukseen tulee olla vapaaehtoista ja lainsäädännöllä tulee varmistaa mahdollisuus kuulua samanaikaisesti myös useampaan tilausvälityskeskukseen.

50. Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia välityskeskukseen liittyviä ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

Muita kommentteja ja tietoja

Onko teillä muita kommentteja tai lisätietoja taksisääntelyn tarkistamiseen liittyvän säädöshankkeen jatkotyössä huomioitavaksi?

Kiitos lausunnon antamisen mahdollisuudesta. Julkisesti hankittujen taksikuljetus kartoitus ja arviointi tulisi myös suorittaa ja tiedot yhdistää, jotta saataisiin todellinen kuva taksipalvelujen toimivuudesta valtakunnallisesti, alueelliset eroavaisuudet huomioiden. Tässä kokonaisvaltainen tieto kohentuisi erityisesti laadun ja saatavuuden osalta.

Toimenpide-ehdotuksia ongelmien ratkaisemiseksi:

- Esteettömien ajoneuvojen turvavälineiden saattaminen määräaikaikatsastusten piiriin (vähintään takalaitanostin).
- Kenttävalvonnan laajentaminen myös esteettömiin ajoneuvoihin.
- Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen vahvistaminen

Jatkotyön osalta viittaamme YK:n yleissopimukseen vammaisten henkilöiden oikeuksista artikla 4.3. yleiset velvoitteet.

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Saksanen Riitta
Invalidiliitto ry