

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?**

Sosiaalihuollon kuljetusten asiakkaat kuuluvat erityisryhmiin, joiden näkemyksiä kuljetuspalveluista ennen ja jälkeen taksiuudistuksen on käsitelty kattavasti saatavilla olevien kyselytutkimusten pohjalta muistion taksipalvelujen turvallisuutta koskevassa osassa. Sosiaali- ja terveysministeriön tiedossa ei ole muuta aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen turvallisuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida.

**2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?**

-

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

-

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

Sosiaali- ja terveysministeriön näkemyksen mukaan LVM:n arvio nykytilasta on oikeansuuntainen.

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

Sosiaali- ja terveydenhuollon näkökulmasta kaikkien kansalaisten tulee voida tarvittaessa hyödyntää turvallisia taksipalveluja asiointi-, työ- ja opiskelumatkoihin sekä muihin liikkumistarpeisiin. Turvalliset taksipalvelut osaltaan tukevat ihmisten omatoimisuutta ja itsenäisen osallistumisen mahdollisuuksia. Sosiaali- ja terveysministeriö pitää tärkeänä, että taksipalvelujen kuljettajilla olisi pakollinen koulutus ja koe, joiden läpikäyminen takaisi kuljettajan osaamisen eri tavoin apua tarvitsevien asiakkaiden avustamisessa.

**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?**

Koulutus olisi tarpeen kaikille taksipalvelujen kuljettajille. Kaikissa toimintakyvyn rajoitteissa ei ole tarvetta käyttää esteettömiä ajoneuvoja. Esteettömien ajoneuvojen kuljettajilta olisi tarpeen varmistua erityisosaamisesta esimerkiksi pyörätuolin oikeaoppisesta kiinnittämisestä. Myös muiden taksinkuljettajien kuin esteettömien ajoneuvojen kuljettajien on tarpeen hallita perustiedot esimerkiksi näkövammaisen asiakkaan avustamisesta.

**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 velvoitteen toteutuminen?**

-

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

Sosiaali- ja terveysministeriö pitää tärkeänä, että valvonta kohdistuu kattavasti kaikkiin taksikuljetuksiin mukaan lukien esteettömillä ajoneuvoilla tehtyihin kuljetuksiin. Valvonnan toteuttamisesta ei kuitenkaan saisi aiheutua kustannuksia asiakkaalle esimerkiksi pidentyneen matka-ajan asiakkaalta veloittamisen kautta.

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

-

**Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset**

**10. Pidättekö 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?**

-

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

Arviomuistiossa esitetyn mukaan sairausvakuutuksesta Kelan korvaamien kuljetusten osalta oli merkittäviä saatavuusongelmia heti liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen, mutta tilanne parani nopeasti syksyllä 2018. Sosiaali- ja terveysministeriö pitää näkemystä tilanteen paranemisesta oikeana. Lainsäädännöllisistä syistä Kelalle jäi vuoden 2018 keväällä niukasti aikaa tilausvälityskeskusten kilpailutusten toteuttamiseen ja toiminnan käyttöönottoon, mikä johti toimintaa aloitettaessa valitettaviin käynnistysongelmiin. Sosiaali- ja terveysministeriön käsityksen

mukaan saatavuus sairausvakuutuksesta korvattavissa taksimatkoissa samoin kuin sosiaalihuollon järjestämissä taksimatkoissa on nykyään samalla tasolla kuin ennen liikennepalvelulain voimaantuloakin.

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

-

**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?**

-

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

-

**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)?**

-

**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)? Liittyykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?**

-

**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. Pidättekö 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 tunnistaneeet 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. Pidätkö 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?**

Sairausvakuutuksesta Kelan korvaamien taksimatkojen osalta hintakehitystä on kuvattu korvattujen taksimatkojen keskimääräisen hinnan avulla. Arviossa on myös todettu, että tämä hintojen nousu näyttää pysähtyneen viime vuosina. Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa, että hintojen kehitys Kelan korvaamissa matkoissa on verrannollinen hintoja sääntelevän lainsäädännön kehitykseen. Ennen liikennepalvelulain voimaantuloa Kela korvasi taksimatkoista taksin pyytämän hinnan, mikä käytännössä oli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla voimassa ollut taksien

enimmäishinta. Taksien yleisen enimmäishintasääntelyn loputtua Kela kilpailutti korvaamiensa taksimatkojen tilausvälityskeskukset kokonaisvastuullisesti. Kilpailutuksessa taksimatkojen hintojen ylärajan muodosti valtioneuvoston asetus sairausvakuutuksesta korvattavan taksimatkan enimmäishinnasta. Asetuksella säädetty enimmäishinta perustuu sairausvakuutuslaissa säädetyn mukaisesti korvauksiin käytettävissä oleviin varoihin ja kuljetuksesta aiheutuviin kustannuksiin siten, että siihen sisältyy kohtuullinen voitto. Sairausvakuutuksesta korvattavien taksimatkojen hintojen kehitys ei siten ole kokonaan markkinaehtoista liikennepalvelulain voimaantulon jälkeiselläkään ajalla.

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

-

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

-

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

-

**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?**

-

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

-

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

Sosiaali- ja terveysministeriö haluaa kiinnittää huomiota siihen, että mikäli taksipalveluille tulisi uudelleen enimmäishintasääntelyä, olisi asialla ratkaiseva merkitys sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalalla kuuluvan sairausvakuutuksesta korvattavan taksimatkan väliaikaisen enimmäishintasääntelyn jatkovalmisteluun ja sen arvioimiseen, onko jatkossa tarvetta pelkästään sairausvakuutuksesta korvattaviin matkoihin kohdistuvalle enimmäishintasääntelylle ja jos on, niin minkälainen sääntely olisi tarkoituksenmukaista. Sairausvakuutuksesta korvattavan taksimatkan väliaikaisen enimmäishintasääntelyn jatkamista koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle tämän vuoden syksyllä. Ministeriöiden keskinäinen yhteistyö enimmäishintoja koskevassa valmistelussa on ensiarvoisen tärkeää.

Kunnan kilpailuttaessa sosiaalihuollon kuljetukset palvelun hinta on kunnan ja palveluntuottajan välinen sopimusasia. Vammaispalvelulain mukaisissa kuljetuspalveluissa kunta voi periä asiakkaalta enintään paikkakunnalla käytettävissä olevan julkisen liikenteen maksua vastaavan tai muun siihen verrattavissa olevan kohtuullisen maksun. Sosiaalihuoltolain mukaisten kuljetusten asiakasmaksuista ei ole erityissäännöksiä, joten kunta voi päättää asiakkaalta perittävistä maksuista. Maksu ei kuitenkaan saa ylittää palvelun tuotantokustannuksia.

**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. Pidättekö 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?**

-

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

-

**38. Tulisiko taksinkuljettajien kokeeseen sisällyttää joitain uusia elementtejä nykyisten lisäksi?**

Sosiaali- ja terveysministeriö pitää tärkeänä sen arvioimista jatkovalmistelussa, tulisiko kokeessa olla osana näyttökoe, jotta voitaisiin varmistua kuljettajan osaaminen erilaisten toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden avustamisessa. Esteettömien ajoneuvojen kuljettajien osalta kokeen suorittamisen tulisi osoittaa osaaminen turvavälineiden ja esimerkiksi pyörätuolin oikeanlaisesta kiinnittämisessä.

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

-

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

-

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

-

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

-

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

-

**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. Pidätkö 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?**

Arviomuistion nykytilan kuvauksessa välityskeskusten osalta on arvioitu myös Kelan sairausvakuutuksesta korvaamia taksimatkoja tarjoavia välityskeskuksia. Sosiaali- ja terveysministeriö katsoo, että tältä osin olisi tärkeää huomioida sairausvakuutuksesta korvattujen matkojen perustuslaillinen luonne. Sairausvakuutuslain matkakorvauksilla toteutetaan osaltaan perustuslain 19 §:n 3 momentin vaatimusta riittävästä sosiaali- ja terveystalvakuista. Näiden matkakorvausten tarkoituksena on turvata vakuutettujen yhdenvertainen oikeus saada tutkimusta ja hoitoa asuinpaikasta riippumatta korvaamalla osa sairauden, raskauden tai synnytyksen vuoksi tehdyn matkan aiheuttamista tarpeellisista kustannuksista. Tästä lähtökohdasta käsin Kelan on täytynyt tehdessään sopimuksia välityskeskusten kanssa varmistaa mahdollisimman hyvin, että asiakkaan tarvitsema matka terveydenhuoltoon toteutuu aina tarvittaessa ilman viivytyksiä. On mahdollista, että tällöin myös välityskeskusten on kyettävä sitouttamaan taksinkuljettajia eri lailla kyytien vastaanottamiseen kuin pelkästään markkinaehtoisia ajoja välittävien välityskeskusten.

Myös sosiaalihuollon kuljetuspalveluilla on perustuslaillinen luonne, joka pohjautuu perustuslain 19 §:n 1 ja 3 momenteissa säädettyihin vaatimuksiin välttämättömän huolenpidon turvaamisesta sekä riittävästä sosiaali- ja terveystalvakuista. Tästä näkökulmasta katsoen kunnan on voitava tehdä sellaisia sopimuksia sopimusosapuoltensa kanssa, että palvelun laatu, saatavuus ja viivytettömyys toteutuvat.

-

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

-

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

Sosiaali- ja terveysministeriö pitää tältä osin lainsäädännön selkeyttämistä kannatettavana.

**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?**

Sosiaali- ja terveysministeriö pitää myös tältä osin lainsäädännön selkeyttämistä kannatettavana.

**49. 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?**

-

**50. Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia välityskeskuksiin 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?**

-

**Lausunnonantajan lausunto**

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

-

Kangasjärvi Anu  
Sosiaali- ja terveysministeriö