

## Lausuntopyyntönumero: VN/1631/2020

### Taksipalveluiden turvallisuus- ja nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

1. Palveluiden turvallisuuden nykytila on kohtuullinen. Maaseudun pitkien kuljetusten turvallisuutta laskee tiestön huono kunto. Tämä vaikuttaa myös taksiliikenteen kannattavuuteen lisäntyneenä korjaus- ja huoltokuluina. Turvallisuutta laskevana seikkana ovat myös datayhteyksien katvealueet. Nämä vaikeuttavat taksien seurantaa, ohjausta, maksuliikennettä ja autojen omien turvajärjestelmien käyttöä.
2. Kyselytutkimus vastaa kohtuullisesti turvallisuus kysymyksiin. Uusien autojen tallentamaa dataa voisi hyödyntää laajemmin turvallisuustutkimuksissa.
3. Turvallisuustilannetta tulee seurata tiiviisti. Erilaiset turvallisuutta ja dataa tuottavat järjestelmät kehittyvät nopeaa tahtia joten turvallisuustilanne muuttuu ja sitä on seurattava.
4. Poikkeustilanteissa jossa kaupalliset verkot ovat poissa toiminnassa, joiden kautta normaalisti taksitoimintaa ohjataan, tarvitaan osaan takseja yhteys viranomaisverkkoon sote ym. kiireellisten kyytien välittämiseen. Lakiin tulee määrittää kriisitilanne käytännöt välttämättömien taksikuljetusten turvaamiseksi.
5. Vanhus – ja vammaispalvelulain mukaisilla kuljetuksilla tulee kuljettajalla olla sopiva koulutus / perehdytys. Lisäkoulutusta taksinkuljettajat tarvitsevat erityisesti koululaiskuljetuksissa.
6. Erityisryhmien kuljetusta suoritetaan myös esteettömällä kalustolla. Paaritaksien kuljetustilan mitoittamiseen kiinnittää erityistä huomiota. Lisäkoulutusvaatimus tulisi olla Kela ym. vastaavissa kuljetuksissa koska asiakkaana on usein erityisryhmiin kuuluva henkilö.
7. Taksipalveluiden kilpailutuksen yhteydessä tulee varmistaa tarvittava vaatimustaso. Taksiala voi sisäisesti kouluttaa ja opastaa liikenneluvan haltioita. Omavalvonnassa käytettävä yhtenäisistä alustaa joka kerää dataa auton liikkumisesta, maksuliikenteestä ym. tarvittavasta tiedosta. Tarvitaan ulkopuolinen taho joka valvoo velvoitteiden toteutumisen.
8. Erityisryhmät tarvitsevat kenttävalvontaa. Erityisryhmien kuljetukset on yleensä kilpailutettu. On luotava seuranta että kilpailutuksessa tarjottu kalusto on asianmukaista ja kuljetukset tapahtuvat kyseisellä kalustolla. Maaseudun koululaiskuljetukset saattavat olla kestoaltaan jopa 2,5h koulupäivinä. Kyytejä yhdisteltäessä on kenttävalvontaa lisättävä jotta lasten turvallinen koulumatka mahdollistuu.
9. Erilaisia sähköisiä seurantamenetelmiä tulee soveltaa tuetuissa kuljetuksissa, kuljetuksen maksajalla tulee olla mahdollisuus seurata kuljetusta reaaliaikaisesti. Taksiautojen oman datan ( ajotiekoneiden ) hyödyntäminen. Erityisryhmien kuljettajalla tulee olla hyvä kielitaito ymmärtääkseen ohjeistusta.
10. Maaseudulla ja pienissä alle 5000 henkilön taajamissa taksipalveluiden saatavuus on heikentynyt huomattavasti. Taksit suorittavat vain tuettuja kuljetuksia ja eivät päivystä. Ei kiireellisiin sairaskuljetuksiin on vaikea saada ilta- ja viikonloppuaikaan saada kuljetusta.
11. Kyllä vastaa
12. Olisi erittäin tärkeä selvittää saatavuustilanne nykyistä tarkemmin varsinkin maaseudun osalta.

13. Taksipalveluiden tarjonnan näkyvyyttä tulee lisätä. Tuettujen kuljetusten avaaminen yleiseen käyttöön niiltä osin kun taksin tila sallii, on saatettava sähköisten tilausjärjestelmien kautta näkyville reaaliaikaisena.
14. Maaseutumaisiin maakuntiin on perustettava maakuntaliittojen alaisuuteen kuljetuskoordinaatiosta vastaava yksikkö. Tämän yksikön toimialueena olisi tuetun henkilöliikenteen koordinointi sisältäen kaikki kuljetukset joissa yhteiskunta on osallisena. Tällä hetkellä kunnissa henkilöliikennettä ostetaan sektorikohtaisesti jolloin kuljetusten kustannukset ovat korkeita. Maakuntakohtaisella koordinaatiolla säästetään kustannuksia.
15. Ajovuoroista sopiminen pitää mahdollistaa. On luotava järjestelmä joka mahdollistaa paikallisen sopimisen. Maaseutualueilla kuljetukset on palvelu joissa ei ole liikaa kilpailua.
16. Liikennepalvelulakiin on lisättävä säännös joka mahdollistaa maaseutualueilla paikallisesti sopimisen ajovuoroista. Asukastiheys ja muut paikalliset olosuhteet olisivat paikallisen sopimisen perusteissa.
17. Ei liity
18. Ei
19. Taksien kuittikäytäntöjen tulee olla selkeitä. Kuitissa tulee olla hinnoiteltuperusteet ja matkan alku- sekä päätepiste selkeästi esitettynä. Kuittien tulee olla yhdenmukaisia ajoneuvon sähköisen ajopäiväkirjan kanssa.
20. Nykytilan arvio harmaasta taloudesta on oikea.
21. Ei liity. Tietosuoja ei saa olla este turvallisuuden lisäämisessä. Reaaliaikaisia paikkausjärjestelmiä on kehitettävä ja eri järjestelmien rajapintoja avattava.
22. Taksien sähköisten ajopäiväkirjojen tulee perustua paikannusjärjestelmiin jotta voidaan todeta taksin liikkuminen työvuorojen aikana. Verottajan tulee saada nämä tiedot tarvittaessa käyttöön.
23. Autonvalmistajien autoihin asentamat järjestelmät tuottava jo nyt paljon dataa jota tulee hyödyntää. Haasteena on saada eri järjestelmät vaihtamaan tarvittavia tietoja keskenään. Tarvitaan sopimusmenettelyjä eri ohjelmistojen rajapintojen avaamiseksi.
24. ---
25. Harmaan talouden kitkeminen tulee vaikuttamaan pitkällä aikavälillä kuljetusten hintatasoon laskevasti.
26. Ulkoinen taksitunnus tulee olla autoon sijoitettava valo. Erytisyryhmiä varten taksin tulee lähettää matkapuhelimella tai vastaavalla päätelaitteella vastaanotettavaa signaalia.
27. Ei ole
28. Taksipalveluiden hinnoittelu on nykytilassa oikea. Maaseutualueille on luotava taksien polttoaineiden verojärjestelmä joka mahdollistaa paikallisen energian käytön. Maaseutualueilla kehitty seuraavien vuosien aikana biokaasun ja nesteytetyn biokaasun jakelujärjestelmiä.
29. Tuettujen kuljetusten tulee siirtyä erilaisten bioenergiälähteiden käyttöön.
30. –
31. Ruotsin malli tyyppimatkan vertailuhinnasta on käyttökelpoinen ajatus. Erilaiset sähköiset sovellutukset mahdollistavat jo nyt määrittää taksimatkan hinnan. Hinnanmäärittäminen tulisi saada tietoon jo tilauksen yhteydessä.
32. Hinnoittelussa pitää sallia useita hinnoittelu kertoimia. Perusmaksun tulee perustua kilometri tai aikaan määritteeseen.

33. Taksimatkan hinnoittelu on mahdollista etukäteen. Nykytekniikka mahdollistaa nopean hinta-arvioinnin.
34. Maaseudun erityispiirteet tulee ottaa huomioon hinnoittelun säädöksissä.
35. Kotimaisen biopolttoaineen verokäytäntöä tulee laskea maaseudun taksiliikenteessä kun jakeluverkko kyseiselle polttoaineelle saadaan järjestettyä.
36. Taksiliikenteessä on siirrytty keskikokoisiin perheautoihin joka vaikuttaa kyytien turvallisuuteen. Taksi käyttöön hyväksyttävistä autojen turvallisuusvaatimuksista tulee säätää laissa erikseen. Taksiksi hyväksyttävien autojen pitää maaseudulla suoriutua vähintään 500km matkasta yhdellä tankkauksella.
37. LVM:n arvio laadun nykytilasta on oikea suuntainen. Nykytilakuvauksessa ei maaseudun pitkät matkat ja taksien toimiminen myös sos- ja terveystalveluiden tukipalveluissa korostu. Taksit suorittavat maaseudulla lääke, välinehuolto ym. elintärkeitä kuljetuksia henkilökuljetusten lisäksi.
38. Ulkomaalaistaustaisten kuljettajien tulee suorittaa suomalaisen ajokortin liukkaankelin ajokoe. Kuljettajan tulee hallita takseissa käytetyt eri maksu- ja muut lisälaitteet. Erityisryhmien kuljettajien sopivuus tehtävään tulee määrittää erillisellä säädöksellä.
39. Liukkaankelin harjoittelu ja koe kaikille taksinkuljettajille laajempaan kuin tavallisessa ajokokeessa. Pakollinen harjoittelujakso tulisi kuulua erityisryhmien kuljettajille. (40h)
40. Taksinkuljettajien vaatimusten kiristäminen ei vaikuta työvoiman saatavuuteen.
41. Koulutus tulee parantamaan kuljetusten laatua. Koulutus tulee suunnata erityisesti turvallisuuteen ja ajotapaan.
42. –
43. Tuettujen kuljetusten ehtona tulee olla koulutettu kuljettaja. Kuntien ym. tahojen hankintojen ehtona tulee myös olla koulutettu kuljettaja. Koulutetut kuljettajat ovat taksirytysten kilpailuetu.
44. Ei ole
45. Välytyskeskusten roolin nykytila arvio on oikea. Välytyskeskuksien rooli tulee vähenemään kun saadaan maakuntakohtaiset tuetun henkilöliikenteen koordinaatiojärjestelmät maakuntaliitoittain. Tällainen järjestely on erittäin tärkeää maaseutuvaltaisassa maakunnissa.
46. LVM:n arvio välytyskeskusten ongelmista ovat oikeita.
47. Kyllä
48. Välytystoimintaan liittyvien virhe- ja vahingonkorvaussäännöksissä on syytä selkeyttää lainsäädännön tasolla. Erityisen tärkeää tämä on tuettujen kuljetusten osalta. Taksissa tulee olla selkeä informaatio minkä kuljetuskeskuksen alla taksi operoi, tämä asia tulee näkyä selkeäsi myös kuitissa jolloin asiakas antaa palautetta välytystoiminnan laadusta. Kuitissa tulisi näkyä miten taksi on tilattu käyttöön.
49. Multihoming tulee varmistaa erityislainsäädännön kautta. Maaseutualueella tällaisen käytännön salliminen lisää palvelua sekä taksitoiminnan kannattavuutta. Multihoming erityislainsäädännöllä tulee varmistaa eri järjestelmien yhteensopivuus siten että taksissa on vain yksi laite jonka kautta tilauksia välitetään. Multihoming toiminta tulee olla taksiluvan ehto Kela-, sote- ja koulukuljetuksissa.

- 50. Maaseutumaisissa maakunnissa tarvitaan maakuntakohtaista koordinoitua tuetuissa henkilökuljetuksissa, koordinointi tukee ja selkeyttää erilaisten välityskeskusten toimintaa ja samalla varmistaa erilaisten tilausjärjestelmien yhteensopivuuden.**

Muita kommentteja ja tietoja:

Taksisäätelyn toimivuus arviomuistiossa ei tuoda selkeästi esiin alueiden erilaisuuksia. Maaseudulla taksi on usein monnipalvelukuljetusmuoto. Taksikuljettajan työnkuva on laaja sisältäen usein erityisväestön kuljetuksia ja muuta avustamista. Taksien kuljettajien asiakasvastuuta tulee erikseen tarkastella kuljetusten oheispalveluissa. Pitkien etäisyyksien maakunnissa taksikalusto on erityisen kovalla käytöllä johtuen heikentyneestä teiden kunnosta. Miten turvataan asiakasturvallisuus tiestön yhä heikentyessä.

**Ehdotamme perustettavaksi työryhmän joka kokoaa ja selvittää maaseutualueiden erityistarpeet taksilainsäädännössä.**

**Suomen Kylät ry:n puolesta**

**Esa Erkkilä**

**Keskipohjalaiset Kylät ry**

**kyläasiamies**

**[esa.erkkila@kotinet.com](mailto:esa.erkkila@kotinet.com)**

**040 - 5162240**