

Asia: VN/25768/2024

Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnokseen liikennepalvelun ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (taksit)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausuntopalvelun aihekohtaiset tekstikentät eivät nyt aukea, alla koko lausuntomme:

Kannatamme lakiluonnoksen tavoitteita, jotka ovat luottamuksen ja turvallisuuden parantaminen sekä harmaan talouden torjunta ja valvonnan tehostaminen. Tavoitteita tukeville toimille on selkeä tarve, sillä taksimarkkinoiden vapauttaminen on tuonut mukanaan ongelmia ja epäkohtia, jotka ovat heikentäneet alan luotettavuutta.

Huomautamme, että hallitusohjelmassa lainsäädäntöhankkeen tavoitteeksi on asetettu myös taksien saatavuuden edistäminen sekä eri asiakasryhmien huomiointi koko maassa. Näiden tulisi myös olla edelleen keskeisiä tavoitteita ja näkökulmia hankkeessa. Samalla kun epäkohtiin puututaan, tulee välttää sääntelyä, joka on liian poissulkevaa ja joka nostaa alalle tulon kynnystä kohtuuttomasti ja heikentää taksien ja kuljettajien saatavuutta.

Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta

Lakiluonnoksen nykytilan arviointi, kuten esitys muutenkaan, ei käsittele lainkaan julkisesti hankittavia taksipalveluita, vaikka niiden osuus taksiyritysten tulonmuodostuksesta on valtakunnallisesti merkittävä, noin 40 %, ja maaseutumaisilla alueilla tätäkin suurempi. Tämä on merkittävä puute, sillä esitetyjä muutoksia on arvioitava myös julkisesti hankittujen palveluiden näkökulmasta.

Nykytilan arviointia tulisi täydentää myös alueellisen saatavuuden osalta, sillä myös vaikutuksia tulee arvioida tästä näkökulmasta. Taksipalveluiden saatavuus on muodostunut kriittiseksi kysymykseksi erityisesti harvaan asutuilla alueilla sekä pienemmissä taajamissa ja kaupungeissa.

Huomionne taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Kannatamme esitystä taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta (6 a §). Ne vahvistavat alan osaamista ja vastuullisuutta. Pidämme myös tärkeänä, että hyvämaineisuuden arviointia (8 §) laajennetaan kattamaan henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä seksuaalirikokset. Tällä hetkellä nämä rikokset estävät taksinkuljettajan ajoluvan saamisen, mutta eivät vaikuta taksiyrittäjänä toimimiseen. Esitetty muutos korjaa tämän puutteen.

Toteamme, että 8 §:n sisältöä tulee vielä selkeyttää erityisesti siltä osin, miten hyvämaineisuutta arvioidaan. Esityksessä mainitaan, että henkilön mainetta vaarantavina tekijöinä otetaan huomioon, jos hänet on kahden viime vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä rikoksesta. On kuitenkin epäselvää, miksi juuri neljä rikosta on asetettu rajaksi ja miten tämä määrä suhteutuu rikosten vakavuuteen. Lainsäätäjän tulisi avata, miten rikosten laatu ja vakavuus vaikuttavat arviointiin, ja miten esimerkiksi seksuaalirikokset huomioidaan hyvämaineisuuden kokonaisarviossa.

Huomionne taksien tunnistamista, valvontaa ja hinnoittelua koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Liikennepalvelulain 15 a §:ssä säädettäisiin, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria ja jokaisesta matkasta kerättäisiin lain määrittämät tiedot.

Tällä hetkellä liikennepalvelulaissa vaatimus käyttää taksamittaria perustuu siihen, onko kyseessä etukäteen sovittu kiinteä hinta vai onko kyseessä muuttuvahintainen kyyti. Lisäksi liikennepalvelulain 15 a § edellyttää, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään mittauslaitelain mukaista taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka luotettavasti kerää jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa laissa määritellyt tiedot. Tämä vaatimus liittyy verovalvontaan ja harmaan talouden torjuntaan.

Lakiluonnoksessa todetaan, että jos ajoneuvossa ei ole taksamittaria, on mahdollista, että kyytejä ajetaan ilman että niistä rekisteröityy vertailutie-toa verottajalle. Toisaalta todetaan, että taksamittarin pakollisuus ei estä harmaata taloutta - se ei tehnyt sitä ennen liikennepalvelulain voimaantuloakaan - mutta se helpottaisi jälkikäteistä tarkastusta ja taksimatkasta kerättäviä tietoja.

Vuonna 2018 voimaan tulleen liikennepalvelulain esitöissä taksamittarin nähtiin estävän kiinteähintaisten palvelujen kehittämisen ja teknologisten innovaatioiden mahdollistamiseksi taksiliikenteen taksamittarivaatimuksesta siirryttiin teknologianeutraalimpaan sääntelyyn. Mielestämme tämä lähestymistapa on edelleen kannatettava.

Lakiluonnoksessa ei ole arvioitu taksamittarin pakollisuuden vaikutuksia julkisesti hankittuihin kuljetuspalveluihin kuten niiden hintatasoon. Kuntien järjestämien koulukuljetusten näkökulmasta taksamittarivaatimus ei ole tarpeellinen. Näissä kuljetuksissa, samoin kuin palveluliikenteessä, kunnat käyttävät nykyisin laajasti sovelluspohjaisia järjestelmiä, ja hinnoittelu perustuu tilaajan ja palveluntuottajan väliseen sopimukseen. Myöskään hyvinvointialueiden kuljetuksissa taksamittari ei tietojemme mukaan ole yleisessä käytössä. Taksamittarin pakollisuus voisi johtaa palvelutuotannon kustannusten kasvuun ja nostaa julkisesti hankittujen kuljetuspalveluiden hintoja, ilman että siitä koituisi lisäarvoa palvelun tilaajalle.

Ajoneuvolain 99 §:ssä säädettäisiin taksiliikenteeseen käytetyn ajoneuvon erityisestä rekisterikilvestä. Pakollinen taksikilpi helpottaisi taksien tunnistamista ja viranomaisten suorittamaa valvontaa. Lakiluonnoksessa arvioidaan, että muutos voi vaikuttaa kielteisesti osa-aikaisiin ja sesonki-luontoisiin yrittäjiin, jotka käyttävät taksina luvanhaltijan itsensä omistamaa ajoneuvoa. Kilpeä ei voisi poistaa taksiajon ulkopuolella.

Liikenneluvan haltijan tulisi hankkia erilliset taksikilvet ja taksamittari jokaiseen taksina käytettävään ajoneuvoon. Taksamittareiden hankinta- ja asennushinnaksi arvioidaan lakiluonnoksessa noin 2 000 euroa per auto. Laitteiden leasinghinnat ovat noin 80–100 euroa kuukaudessa.

Taksamittarivaatimuksen todetaan lakiluonnoksessa vaikuttavan erityisesti sellaisten yrittäjien määrään, jotka ajavat ainoastaan ennalta tilattuja kyytejä, alustatoimijoiden tai tavanomaisten välitysyhtiöiden kautta, sekä osa-aikaisesti tai sesonkiluontoisesti taksia ajavien yrittäjien ja autojen määrään. Myös ajoneuvojen rekisteröintiä koskevien muutosten todetaan voivan hankaloittaa osa-aikaisesti toimivia yrittäjiä tai kuljettajia, mikäli he ovat käyttäneet jonkun toisen omistamaa ajoneuvoa taksiliikenteessä.

Lainsäädännön uudistuksessa on tärkeää varmistaa, että esiin nousseisiin haasteisiin puututaan tarkoituksenmukaisella tavalla, ilman että sääntely johtaa tarpeettomaan hallinnolliseen kuormitukseen tai heikentää palveluiden saatavuutta. Alalle pääsyn tai toiminnan kustannusten merkittävä kasvu voi lisätä tätä riskiä. Samalla on tärkeää huolehtia siitä, että sääntely tukee myös uusien liiketoimintamallien kehittämistä.

Huomionne taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Kannatamme esitettyjä täydennyksiä pykäliin 25 ja 25 a, jotka koskevat taksinkuljettajaa koskevia vaatimuksia sekä pakolliseksi asetettavan kou-lutuksen ja kokeen sisältöä. Pidämme tärkeänä, että ajoluvan myöntämisen esteitä laajennetaan kattamaan esimerkiksi petos-, maksuväline- ja verorikokset.

Haluamme kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että nykyinen lainsäädäntö estää ajoluvan myöntämisen henkilöille, jotka ovat syylistyneet esimerkiksi seksuaalirikoksiin. Sen sijaan laki ei tällä hetkellä mahdollista ajoluvan peruuttamista, vaikka kuljettaja syylistyisi esimerkiksi törkeään seksuaalirikokseen ajoluvan voimassaoloaikana. Tämä on selkeä puute, joka tulisi korjata jatkovalmistelussa.

Lisäksi viranomaisten välistä tiedonvaihtoa on tarpeen tehostaa. Nykytilanteessa viranomaiset eivät voi välittää tietoa esimerkiksi lapsiin kohdistuneista seksuaalirikoksista koulukuljetuksia tilaaville kunnille tai kuljettajan työnantajana toimiville välitysyhtiöille. Tämä heikentää matkustajien turvallisuutta ja viranomaisten mahdollisuuksia varmistaa palveluiden luotettavuus.

Kuljettajan rikostaustan tarkistamisessa julkisissa hankinnoissa on täsmennystarpeita. Laki (504/2002) velvoittaa työnantajan huolehtimaan lasten kanssa työskentelevien kuljettajien rikostaustan selvittämisestä. Kunnat edellyttävät hankinnoissaan, että työnantaja huolehtii kuljettajien - myös tilapäisten kuljettajien ja alihankkijoiden - rikostaustan selvittämisestä. Tulee ratkaista, miten rikostausta selvitetään yhden henkilön yrityksissä, sillä nämä jäävät nyt tarkistamatta. Tulisi pohtia, voisiko esimerkiksi kunnalla olla palvelun tilaajana oikeus näissä tapauksissa tarkistaa kuljettajan rikosrekisteriote.

Lainsäädännön perusteella julkisella toimijalla tulisi olla mahdollisuus myös keskeyttää sellaisten henkilöiden osallistuminen palvelutuotantoon oikeusprosessin ajaksi, joita epäillään esimerkiksi lapsiin kohdistuneista rikoksista.

Huomionne koulutusorganisaatioiden hyväksyntää ja valvontaa koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Kannatamme ehdotettuja pykäläiä 35 b ja 36 b, jotka selkeyttävät koulutusorganisaatioiden hyväksymismenettelyä ja velvoitteita, vahvistavat koulutusohjelmien laatua sekä parantavat viranomaisvalvontaa.

Taksiliikenteen haasteet ilmenevät eri tavoin erilaisilla alueilla. Vilkaissa keskuksissa, joissa taksitarjonta on runsasta, esiintyy lieveilmiöitä, joihin ehdotettu sääntely erityisesti kohdistuu. Myös takseille varatuilla pysäköintipaikoilla on ollut ongelmia, joihin kunta tai kiinteistönomistaja on joutunut puuttumaan. Vaikutusten arvioinnissa olisi tärkeää tunnistaa, miten sääntely vaikuttaa taksipalveluiden ja erilaisten liiketoimintamallien kehitykseen erityyppisillä alueilla ja toimintaympäristöissä.

Kuntaliitto on ollut huolissaan taksipalveluiden saatavuuden kehityksestä erityisesti hiljaisemman kysynnän alueilla ja ajankohtina – niin maaseudulla kuin pienemmissä kaupungeissa – vuoden 2018 taksiuudistuksesta lähtien. Kuntaliiton vuonna 2023 toteuttaman selvityksen mukaan (Esi- ja perusopetuksen koulukuljetukset 2022-2023 | Kuntaliitto.fi) erityisesti alle 10 000 asukkaan kunnissa - joita on yli 200 – taksipalveluiden tarjonta on usein niukkaa koulukuljetusten kilpailutuksen kannalta. Näistä kunnista noin 40 % ilmoitti, että tarjontaa on niukasti, mutta kilpailuttaminen onnistuu. Lähes 20 % ilmoitti, että tarjontaa on liian vähän kilpailutuksen onnistumisen kannalta.

Lainsäätäjä on todennut, että sääntelyllä on rajalliset mahdollisuudet parantaa markkinaehtoisten palveluiden saatavuutta. On kuitenkin tärkeää tunnistaa, että sääntely voi myös vähentää saatavuutta erityisesti silloin, jos toimialaan tehdään rakenteellisia muutoksia, jotka nostavat alalle pääsyn tai sillä toimimisen kynnyistä. Vaikutusten arviointia tulisikin täydentää alueellisen saatavuuden näkökulmalla.

Vaikutusten arvioinnista puuttuu kokonaan julkisten hankintayksiköiden kuten kuntien näkökulma kuten edellä olemme todenneet. Lakiluonnoksen vaikutusten arviointia tulee täydentää ja arvioida ehdotetun sääntelyn vaikutukset julkisiin hankintoihin ja niiden hintatasoon.

Muita huomioita

Haja-asutusalueilla ja pienillä paikkakunnilla tulisi olla mahdollisuus sopia ajovuoroista, jotta taksipalveluiden saatavuuden parantamiseksi. Kilpailu- ja kuluttajaviraston tulisi täsmentää ohjeidensa tulkintaa sen osalta, miten ajovuoroista voidaan sopia hiljaisilla alueilla ja hiljaisina aikoina, kun palvelutarjontaa ja kilpailua on vähän. Tulisi luoda mahdollisimman selkeät pelisäännöt sille, miten yritykset voivat sopia päivystyksen ajovuoroista ja millä ehdoin välityskeskus voi asiassa toimia esim. yöpäivystyksen osalta.

Paavo Taipale

Johanna Vilkuna

Va. johtaja, Yhdyskunta ja ympäristö

Kehittämispäällikkö

Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Huomionne taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Vilkuna Johanna
Suomen Kuntaliitto ry