

Asia: VN/25768/2024

Begäran om utlåtande om utkastet till regeringens proposition om ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den (taxitrafik)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta lausua ehdotuksista ja tuoda esiin näkemyksiä ja kokemuksia, jotka voivat osaltaan tukea toimivan ja oikeudenmukaisen sääntelyn kehittämistä

Yleinen:

Tuoreimpien tutkimusten mukaan pk-yritysten taloudellinen tilanne Suomessa vuonna 2025 on edelleen haastava:

Yrittäjägallup tammikuu 2025 osoittaa, että monet pk-yritykset kokevat taloudellista painetta. Erityisesti yksinyrittäjät ja pienet yritykset (1–4 työntekijää) muodostavat suuren osan vastaajista, ja heidän näkemyksensä heijastavat epävarmuutta ja kustannuspaineita.

Pk-yritysbarometri kevät 2025 kertoo, että vaikka suhdanneodotukset ovat hieman parantuneet, investointihalukkuus on edelleen matalaa ja kasvuhakuisuus on pitkään ollut laskussa. Yritykset ovat varovaisia uusien työntekijöiden palkkaamisessa ja investoinneissa, mikä kertoo epävarmasta taloustilanteesta.

Elinkeinoelämän keskusliiton (EK) Pk-Pulssi-kysely puolestaan osoittaa, että vuosi 2025 on ollut monille pk-yrityksille liiketoiminnan supistumisen aikaa. Kysyntä, työpaikkojen määrä, investoinnit ja vienti ovat kaikki olleet laskussa.

Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa 'Vahva ja välittävä Suomi' korostetaan pienyrittäjyyden merkitystä ja luvataan keventää hallinnollista taakkaa sekä purkaa tarpeetonta sääntelyä.

Tavoitteena on mahdollistaa yrittäjien keskittyminen liiketoimintaansa ja madaltaa alalle pääsyn esteitä. Hallitus tavoittelee korkeampaa työllisyysastetta ja haluaa lisätä työnteon kannustavuutta sekä mahdollisuuksia osallistua työelämään.

Taksiuudistuksen luonnos on kuitenkin ristiriidassa näiden tavoitteiden kanssa. Luonnoksessa keskitytään liikaa lupien saamisen kiristämiseen sen sijaan, että panostettaisiin kuljettajien osaamisen kehittämiseen. Tämä estää reilua kilpailua alalla ja vaikeuttaa uusien toimijoiden pääsyä markkinoille.

Suurten välityskeskusten tulisi ottaa enemmän vastuuta alan luotettavuuden ja turvallisuuden parantamisessa. Erityisesti alustatalouden sovellusten tulisi panostaa omien kuljettajien kouluttamiseen ja valvomiseen tehokkaammin kuin tällä hetkellä. Perinteiset välityskeskukset panostavat kuljettajien osaamiseen, ja tämä tulisi huomioida myös uudistuksessa.

Julkisessa keskustelussa tuodaan liikaa esiin yksittäisiä tapahtumia, mikä on vaikuttanut negatiivisesti koko alan maineeseen. Tämä on osittain ollut virkamiesten ja viranomaisten vaikuttamista.

Tilastojen mukaan vuoden 2018 uudistuksen jälkeen hinnat ovat laskeneet ja kuluttajat ovat hyötynyt tästä. Alan kehitystä ja teknologian käyttöä ei tulisi missään nimessä estää sääntelyllä, joka jopa rajoittaa kilpailua.

Taksiliikenneluvan ja taksinkuljettajan vaatimukset:

Kannatan esitettyjä tiukennuksia taksinkuljettajan ajoluvan ja taksiliikenneluvan myöntämisen osalta erityisesti hyvämaineisuuden arvioinnin osalta. On tärkeää, että alalla toimivien henkilöiden taustat tarkistetaan huolellisesti ja että luvan saaminen edellyttää luotettavuutta ja vastuullisuutta. Tämä tukee sekä asiakasturvallisuutta että alan uskottavuutta.

Sen sijaan yrittäjäkokeen ja taksinkuljettajakokeen ei tulisi muodostua keinotekoiseksi esteeksi alalle pääsulle, kuten jotkut tahot ovat esittäneet. Kokeiden uusintakertojen rajoittaminen ei ole perusteltua, ja se voi olla ristiriidassa perustuslain takaaman elinkeinovapauden kanssa. Lisäksi tällainen rajoitus voi pahentaa jo olemassa olevaa kuljettajapulaa erityisesti maaseudulla, jossa taksipalveluiden saatavuus on jo nyt heikkoa.

On myös huomionarvoista, että lausuntopyynnössä kysytään, miten taksipalveluiden saatavuus voidaan turvata koko maassa, mutta samaan aikaan esitetään toimenpiteitä, jotka nostavat alalle pääsyn kynnystä. Tämä on selkeä ristiriita, joka voi johtaa käytännössä palveluiden heikkenemiseen erityisesti harvaan asutuilla alueilla.

Säätelyn tulee olla perusteellista mutta oikeasuhtaista: hyvämaineisuuden varmistaminen on tärkeää, mutta kokeiden rajoittaminen ei ole oikea keino siihen. On löydettävä tasapaino, jossa turvallisuus ja luotettavuus toteutuvat ilman, että rehellisten ja motivoituneiden uusien toimijoiden pääsy alalle estyy.

Kaikki rikokset, joita on mainittu lausunnossa, tulisi lisätä lakiin.

Värillinen rekisterikilpi:

Uuden taksikilven käyttöönotto aiheuttaa lisäkustannuksia sekä ajoneuvon rekisteröinnin että mahdollisten muutostöiden osalta. Tämä on erityisen kuormittavaa pienyrityksille, joilla ei ole mahdollisuutta ylläpitää erillisiä ajoneuvoja eri käyttötarkoituksiin. Jos tulee pakolliseksi, tulisi kiinnittää huomioon prosessin sujuvoittamiseen.

Taksiauton rekisteröinti:

Kannatan esitystä, jonka mukaan taksiyrityksen on rekisteröitävä ajoneuvot yksinomaisesti omaan hallintaansa ja liitettävä ne liikennelupaan. Tämä on perusteltu ja selkeä toimenpide, joka parantaa valvottavuutta ja lisää läpinäkyvyyttä alalla.

Tällainen järjestely auttaa viranomaisia seuraamaan, että liikenneluvan haltijat todella vastaavat ajoneuvoistaan ja toimivat sääntöjen mukaisesti. Se myös ehkäisee väärinkäytöksiä ja harmaan talouden toimintaa, mikä on tärkeää koko alan uskottavuuden ja reilun kilpailun kannalta.

On kuitenkin tärkeää, että rekisteröintiprosessi on sujuva ja hallinnollisesti kevyt, jotta se ei aiheuta tarpeetonta byrokratiaa erityisesti pienille toimijoille.

Taksamittari ja tietojen keruu:

Pakollinen mittauslaitelain mukainen taksamittari aiheuttaa merkittäviä kustannuksia. Kokemusten mukaan taksamittarin ja maksupäätteen hankinta ja asennus voivat maksaa 2 500–3 000 euroa, ja pahimmillaan jopa enemmän. On myös huomioitava, että jos mittaripakko astuu voimaan laajasti, kysyntä kasvaa nopeasti. Tämä nostaa hintoja entisestään ja vaikeuttaa pienyrityksien toimintaa.

Tällä hetkellä tiedonkeruu on sellainen, että kaikki välityskeskukset tulisi lähettää Traficomille kuukausittain. Pidän Traficomia luotettavana tahona, joka voisi säilyttää tiedot. En ymmärrä keskustelua, että pitää olla kolmas osapuoli. Jos jotkut tahot eivät toimita tietoja viranomaisille, tulisi antaa tuntuvaa sanktioita.

Jos kuitenkin päädytään siihen, että taksamittarin käyttö tehdään pakolliseksi, tulisi vakavasti harkita valtion kertaluonteista avustusta nykyisille taksiliikenneluvan haltijoille (ei uusille yrittäjille). Erityisesti pienet ja keskisuuret yrittäjät, joilla on useampi kuin kaksi ajoneuvoa, voivat joutua taloudellisesti kestävämpään tilanteeseen. Taksamittarien hankinta- ja asennuskustannukset voivat nykyisessä taloustilanteessa johtaa jopa toiminnan lopettamiseen tai konkurssiin.

Taksikuljettajan koulutus:

Kannatan pakollisen koulutuksen palauttamista, koska sen poistaminen vuoden 2018 uudistuksessa oli virhe ja on lisännyt vilppiä kokeissa. Koulutus voisi vähentää vilpin yrittämistä, koska henkilö on saanut koulutusta. Ehdotan, että erityisryhmien kuljettajakoulutus määrätään pakolliseksi ja sen laajuus nostetaan 21 tunnista 30 tuntiin. Eli pakollisen taksikuljettaja koulutuksen sijaan olisi pakollinen Erityisryhmien kuljettajakoulutus. Koulutukseen tulisi sisällyttää asiakaspalvelu, kuljettajan oikeudet, turvallinen ja taloudellinen ajo. Koska pakollinen koulutus ja erityisryhmien koulutus menevät osin päällekkäin, tulisi koulutusten suunnittelussa käydä rakentavaa keskustelua Traficom ja koulutusorganisaatioiden välillä, joilla on käytännön kokemusta koulutusten järjestämisestä.

Jatkokoulutuksessa/täydennyskoulutuksessa ei tulisi sisällyttää koetta. Jo työssä käyvien kuljettajien työnteon estäminen on elinkeinonvapauden vastaista. Nykyisessä kuljettajapulassa vaikeuksissa olevien toiminta pahenee. Siinä voi tulla sellaisia ajanjaksoja, jossa yrittäjän autot seisovat pihalla, koska kuljettaja ei ole vielä läpäissyt täydennyskoulutuksen koetta.

Taksien saatavuus harvaan asutuilla alueilla:

On tärkeää huomioida, että taksipalveluiden saatavuus harvaan asutuilla alueilla on jo nyt heikkoa. Sääntelyn kiristäminen ja alalle pääsyn vaikeuttaminen voivat pahentaa tilannetta entisestään. On löydettävä tasapaino, jossa turvallisuus ja luotettavuus toteutuvat ilman, että rehellisten ja motivoituneiden uusien toimijoiden pääsy alalle estyy.

Taksipalvelujen saatavuuteen harvaan asutuilla alueilla voidaan vaikuttaa kannustamalla osa-aikaisia yrittäjiä alalle. Monille tämä työ on tärkeä lisätulon lähde, erityisesti sesonkiaikoina. Lisäksi yhteiskunnan maksamien kuljetusten nykyinen hinnoittelu on kestävämpi – nykyisillä korvauksilla ei ole kannattavaa ajaa maaseudulla. Hintakilpailun sijaan tulisi painottaa palvelun laatua. Lausunnossa esitetyt sääntelytoimet, kuten pakollinen taksamittari ja värillinen rekisterikilpi, heikentävät entisestään taksipalvelujen saatavuutta maaseudulla.

Seuraavat lait tulisi ottaa paremmin huomioon taksiuudistuksessa:

- Yhdenvertaisuus
- Oikeus työhön ja elinkeinovapaus
- Viranomaisen velvollisuus edistää yhdenvertaisuutta
- Syrjinnän kieltö

Era kommentarer om propositionens 2 kap. om bedömning av nuläge

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Era kommentarer om förslagen om förutsättningarna för beviljande av
taxitrafik tillstånd och motiveringarna till dem

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Jamac Mohamed-Madar
Täsmä Koulutuspalvelut Oy