

19.6.2024

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopalvelu

VN/35525/2023/

Lausunto taksisääntelyn arviomuistiosta

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu arviomuistio taksilainsäädännön muutostarpeista. Arviomuistiossa esitellään taksimarkkinoiden ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia sekä esitetään erilaisia muutosehdotuksia. Hankkeen tavoitteena on lisätä kuluttajien luottamusta taksiliikenteeseen, edistää taksien saatavuutta, huomioida eri asiakasryhmät koko maassa sekä tehostaa taksiliikenteen valvontaa ja kitkeä harmaata taloutta.

Suomen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta lausua arviomuistiosta ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Suomen Yrittäjät pitää arvokkaana, että taksiliikenteen haasteisiin haetaan ratkaisuja. Suuret sääntelyn muutokset tarvitsevat käyttöönoton jälkeen usein yksityiskohtien uudelleen harkintaa sekä lainsäädännön uudelleentarkastelua saatujen kokemusten valossa. Toimiva ja luotettava taksipalvelu on koko yhteiskunnan etu.

Suomen Yrittäjät pitää uudistuksessa tärkeänä yrittämisen vapauden, markkinoiden reilun toimivuuden ja tarkoituksenmukaisen sääntelyn tasapainoa. Lainsäädännön tulee mahdollistaa erilaiset liiketoimintamallit, parantaa taksipalvelujen saantia ja taksimarkkinoiden toimivuutta. Lainsäädännön ja sen valvonnan tulee toimia siten, ettei vilpillisen toiminnan, kuten harmaan talouden, avulla saada epäoikeudenmukaista liiketoimintahyötyä. Sääntelyä ei tule kiristää markkinoiden suojaamisen vuoksi. Sääntelyn tulee olla niin vaivatonta ja oikeasuhtaista kuin mahdollista, jotta markkina voi kasvaa ja kehittyä asiakastarpeiden mukaisesti. Toimiva viranomaisvalvonta varmistaa oikeudenmukaisen markkinoiden toiminnan.

Yksityiskohtaisiin kysymyksiin Suomen Yrittäjät toteaa seuraavaa.

2.2 Ajoluvan saamisen estävät rikokset

o Olisiko tarpeen lisätä tuomioita tietyistä aserikoksista sekä maksuväline- ja petosrikoksista ajoluvan saamisen esteeksi? Mitkä olisivat suurimpia

vaikutuksia, joita muutosehdotukset voisivat aiheuttaa? Olisiko muita rikostuomioita mitä pitäisi huomioida ajoluvan myöntämisen esteenä?

Suomen Yrittäjät puoltaa arviomuistion ehdotuksia.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

- *Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?*

Suomen Yrittäjät puoltaa arviomuistion ehdotuksia.

2.4 Taksinkuljettajan koulutus

o Mitä hyötyjä tai haittoja sekä vaikutuksia pakollisesta koulutuksesta olisi? Nostaisiko pakollinen koulutus alalle tulon kynnystä? Lisäisikö koulutus luotettavuutta? Vaikuttaisiko taksinkuljettajien koulutus työvoiman saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?

Jos koulutus säädettäisiin pakolliseksi, niin miten koulutuksen sisältö ja kesto tulisi rakentaa? Olisiko tällä hetkellä voimassa oleva erityisryhmien kuljettajakoulutus syytä lisätä osaksi pakollista koulutusta vai jättää erilleen joko vapaaehtoiseksi tai pakolliseksi?

Kenelle koulutus säädettäisiin pakolliseksi? Vain uusille alalle tuleville kuljettajille? Alalle vuoden 2018 jälkeen tulleille kevennettynä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi? Olisiko tarpeen säätää myös erillisestä jatkokoulutuksesta?

Suomen Yrittäjät pitää tärkeänä, että taksinkuljettajiksi saadaan motivoitunut ja osaavaa työvoimaa. Ehdotettu 21 tunnin koulutus vaikuttaa oikeasuhtaiselta, ja se lisäisi kuljettajien osaamista ja taksialan luotettavuutta. Koulutuksia voisi tarpeen mukaan harkita järjestettäväksi myös muilla kielillä, vaikka kokeet olisivatkin suomeksi tai ruotsiksi. Käytännössä useissa taksiyrityksissä koulutetaan kuljettajia vielä erikseen yrityksen palvelukulttuuriin. Kuljettajan urapolkua kannattaisi tarkastella kokonaisuutena siten, että päällekkäisyydet esimerkiksi erityisryhmien kuljettajakoulutuksen kanssa vältetään ja että alalle tulon kynnyks säilyy kohtuullisena.

Mikäli taksinkuljettajan koulutus määrätään pakolliseksi, kuljettajakokeen jo suorittaneilta ja ammatissa toimineilta ei koulutuksen käymistä tulisi vaatia takautuvasti. Seuraavan ajoluvan uusimisen yhteydessä voisi harkita lyhyempää, esimerkiksi puolen päivän koulutusta siirtymäsäännöksenä.

2.5 Taksinkuljettajan koe

- *Miten koetta tulisi kehittää? Tulisiko kokeen suorituskertojen määrää rajata ja asettaa karenssi esimerkiksi kolmen hylätyn koekerran jälkeen? Tulisiko vilpin jälkeistä karenssiaikaa pidentää? Näkemyksenne karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?*

Kokeisiin liittyvät suorituskertojen rajaukset, vilppitilanteiden ja karenssin hoitaminen ehdotetulla tavalla vaikuttaa tarkoituksenmukaiselta. Kokeiden valvontaa ja koekysymysten kiertoa tulee kehittää siten, että koe pystytään suorittamaan yhdellä kerralla. Sääntelyn oikeasuhtaisuuden näkökulmasta kaksi- tai useampiosainen koe vaatisi enemmän resursseja kaikilta osallisilta. Kokeen järjestäjän tulee kohdella kaikkia kokelaita samoin periaattein riippumatta siitä, ovatko he osallistuneet ko. organisaation koulutukseen.

3.2 Hyvämaineisuuden estävät rikokset

- o *Tulisiko hyvämaineisuuden arviointiin lisätä esteeksi myös henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita? Mitä vaikutuksia näillä muutoksilla olisi taksialalle, sekä laajemmin tavara- ja henkilöliikenneluvan hakijoihin ja haltijoihin?*

Hyvämaineisuus on taksiliiketoiminnassa sekä tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoilla olennainen kysymys. Liiketoiminnan lähtökohtana tulee olla lain mukainen toiminta ja harmaan talouden ja muun vilpin välttäminen.

3.3 Yrittäjäkoe

- o *Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficom in vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestäville tahoille ja kokeen suorittajille?*

Suomen Yrittäjät katsoo, että yrittäjäkokeen vastaanotto voidaan määritellä Traficom in tehtäväksi, samankaltaisesti kuin vaarallisten aineiden kuljettamisen ADR-ajolupa.

3.4 Koulutusorganisaatioiden valvonta

- o *Tulisiko koulutusorganisaatiolle ja/tai koulutuksesta vastaavalle henkilölle asettaa tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja/tai esteitä hyväksynnälle? Jos vaatimuksia asetettaisiin, millaisia vaatimusten tulisi olla?*

Koulutuksesta vastaavan henkilön kelpoisuusvaatimukset on tarkoituksenmukaista saattaa samanlaisiksi kuin autokoulutoiminnassa.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

- o *Mitä hyötyjä/haittoja ja vaikutuksia värillisistä rekisterikilvistä olisi? Miten värillisiä rekisterikilpiä tulisi valvoa?*

Taksien tunnistaminen ja ajoneuvojen rekisteröiminen ammattikäyttöön ovat tärkeitä reilun toimintaympäristön luomiseksi ja rehellisen liiketoiminnan edistämiseksi. Niiden avulla taksit olisivat helpommin tunnistettavissa. Toisaalta spesifit kilvet tuovat lisäkustannus- ja hallintokulutekijän. Valmistettavissa säädöksissä tulee huomioida ehdotettavien vaatimusten soveltuminen erilaisiin taksiliikennetoiminnan liiketoimintamalleihin ja sivutoimiseen yrittäjyyteen.

Suomen Yrittäjät puoltaa taksien tunnistamiseen liittyvien ratkaisujen selvittämistä.

4.3 Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan

- *Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella rekisteröidä ajoneuvo liikenneluvan yksinomaiseen hallintaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksiyrityksille) ja toimivaltaisille viranomaisille? Vaikuttaisiko ajoneuvon rekisteröiminen saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?*

Arviomuistiosta ei täysin ilmene, miksi ajoneuvon tulisi olla taksiliikenneluvan haltijan yksinomaisessa hallinnassa, jos kuitenkin ajoneuvo on rekisteröity ammattimaiseen käyttöön ja taksilupa löytyy. Tältä osin tulee tarkemmin kuvata, mitä ongelmaa halutaan ratkaista sekä tarkastella vaikutuksia erilaisiin liiketoimintamalleihin.

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

- *Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella kytkeä rekisteritunnus liikennelupaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksiyrityksille) ja toimivaltaisille viranomaisille?*

Sääntelyn tulee mahdollistaa soveltuminen erilaisiin liiketoimintamalleihin. Säädöshankkeessa on hyvä arvioida huolellisesti, mitkä toimet ovat välttämättömiä taksialan oikeasuhtaisen valvonnan mahdollistamiseksi.

Edelleen yhteen taksiliikennelupaan voi liittyä monta ajoneuvoa. Arviomuistiosta ei ilmene, mahdollistaisiko esitetty rekisteritunnuksen taksilupaan kytkemisvelvoite myös useamman taksiluvan kytkeytyminen yhteen

ajoneuvon. Näitä kysymyksiä ja niiden vaikutuksia tulee arvioida sääntelyn valmistelussa.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

Mitä hyötyjä ja haittoja olisi julkisesta rekisteristä? Mitä tulisi huomioida valmistelussa?

Ei kommentoitavaa.

4.6 Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

o Mitä seikkoja tulisi huomioida liikennevirhemaksun määräämisessä? Oliko muita liikennepalvelulain säännöksiä, joiden noudattamatta jättämisestä tulisi määrätä seuraamus osana taksialan valvontaa?

Suomen Yrittäjät katsoo, että on loogista saattaa säädäntö sellaiseksi, että taksivalaisimiin ja hinnaston puutteisiin liittyvien veloitteiden rikkomisesta voidaan periä sanktio liikennevirhemaksuna.

5.2 Vaihtoehtoiset toimenpiteet

Tulisiko taksamittari säätää pakolliseksi useampiin ajoihin kuin mitä laki nyt edellyttää? Saako käytössä olevista lain mukaisista muista laitteista ja järjestelmistä yhtä kattavat tiedot kuin taksamittarista? Mitä ovat taksamittarin tai muun laitteen tai järjestelmän kustannukset kuljettajalle tai yritykselle? Olisiko erillinen pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä hyödyllinen?

Suomen Yrittäjät kannattaa taksamittarin tai vastaavan, riittävät tiedot tuotavan laitteen selvittämistä. Selvityksessä tulee laatia kattavat vaikutustenarviot erilaisten taksiliikennetoimijoiden ja liiketoimintamallien näkökulmasta. Käytännössä harmaan talouden estämiseksi voi taksamittarin ohella olla muitakin keinoja, sillä järjestelmät eivät pysty estämään vilpillistä ohimyyntiä.

Pilvipohjaisen tiedonvaihtojärjestelmän hyödyt liittyvät valvonnan helpottamiseen ja kattavaan tilannekuvaan taksiliiketoiminnasta. Toisaalta se tuo painetta ALV:n reaaliaikaiseen tilityskäytäntöön, mikä helposti siirtyy taksisektorilta myös muille toimialoille. Tyypillisesti ALV-tilitykset tehdään kuukausittain ja alle 100000 euron liikevaihdon yrityksissä neljännesvuosittain, tai jopa vain kerran vuodessa. Pilvipohjaisen tiedonvaihtojärjestelmän tavoite, tarve ja vaikutukset erilaiseen liiketoimintaan tulee harkita huolellisesti, jotta ei vaikeuteta tarkoituksenmukaista toimintaa pk-yrityksissä.

Lisäksi tulee kiinnittää huomioita helppokäyttöisyyteen ja hallinnollisen taakan minimointiin.

Harmaan talouden ehkäisyssä tulisi tarkistaa, millaisia velvoitteita välitysyhtiöille ja -alustoille voisi osoittaa, jotta ajettujen kyytien ja niiden ilmoittamisen tietoja voitaisiin tarkistaa ristiin. Valvontaa tulisi kohdistaa tarvittaessa erilaisiin verkkoalustoihin ja sosiaalisen median piirissä tapahtuvaan kyytien kauppaamiseen.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

o Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Ei ole tarpeen laajentaa.

6.2 Ajovuoroista sopiminen

Kannustaisiko Kilpailu- ja kuluttajaviraston täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista, sopimaan ajovuoroista ja päivystyksistä vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi? Mitä koette olevan suurimpia epäselvyyksiä ajovurojen sopimisessa?

Toimijoita tulee selkeästi ohjeistaa ja informoida, millaiset menettelyt ovat sallittuja hiljaisten aikojen ajovuoroista sopimisessa, jotta erityisesti haja-asutusalueiden tilanne ja palveluiden saatavuus paranevat. Koska Kilpailu- ja kuluttajavirasto ei ohjeista menettelytapoja ennakoon, tulee asia ratkaista valmisteltavassa taksilainsäädännössä.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

• Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Kts. 6.2 Ajovuoroista sopiminen

Loppuun yleisiä kysymyksiä

- Onko teillä muita kommentteja tai lisätietoja taksisääntelyyn liittyvän säädöshankkeen jatkotyössä huomioitavaksi?*
- Onko arviomuistioissa nostetut mahdolliset vaikutukset muutosehdotuksiin oikeansuuntaisia? Kun jatkovalmistelussa arvioidaan vaikutuksia tarkemmin, olisiko vaikutuksia syytä täydentää joillain näkökulmilla?*

- *Onko arviomuistion nykytilan kuvausta koskevat osiot oikeasuuntaisia ja riittävän kattavia? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla tai tarpeellisilla tiedoilla?*
- *Koetteko, että muistiossa esitetty arvio alalla nykyisin esiintyvistä haasteista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?*
- *Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?*

Arviomuistio ei käsittele kaikkia taksiliikenteen toimintaympäristöön liittyviä kysymyksiä. Taksivälityskeskusten ja yksittäisten taksirytysten välinen yhteistoiminta on sopimusoikeudellista toimintaa, jossa on myös alustatalouden piirteitä. Näissä sopimuksissa ei tule olla kohtuuttomia sopimusehtoja esimerkiksi useamman välityskeskukseen käyttöön tai maksuehtoihin liittyen. Hyvinvointialueiden kilpailutukset, niiden kriteerit ja toiminta vaikuttavat merkittävästi erityisesti haja-asutusalueen taksitoimintaan, ja liikenne- ja viestintäministeriön tulisikin tarkastella markkinoiden toimivuutta kokonaisuutena, myös tästä näkökulmasta. Tämä liittyy myös hankkeisiin inhouse-toiminnan vähentämisestä sekä julkisesti tuettujen henkilökuljetusten tietopohjan kehittämisestä.

Arviomuistiossa esitetyt keinot eivät ratkaise taksipalvelun saatavuuteen haja-asutusalueella liittyviä haasteita. Siltä osin tulee tarkastella muita toimintaympäristökijöitä ja niiden vaikutuksia suhteessa taksisääntelyllä ratkaistaviin seikkoihin. Haja-asutusalueiden ratkaisuihin pitää kiinnittää enemmän huomioita niin asiakastarpeiden kuin taksiliiketoiminnan harjoittajien näkökulmasta ja yritystoiminnan edellytyksistä. Julkisesti rahoitettujen taksikuljetusten kriteerit ja kilpailutukset liittyvät tähän keskeisesti.

Vaikutuksia tulee tarkastella eri toimijoiden ja yritysten eri liiketoimintamallien näkökulmasta.

Kunnioitavasti

Suomen Yrittäjät

Sini Puntanen
liikenne- ja kaupunkipolitiikan asiantuntija