

19.06.2024

142/00.04.02/2024  
[Taksisääntelyn  
arviomuistio]

Vastaanottaja

Viite  
Kirjeenne + pvm**HSLn lausunto taksisääntelyn arviomuistiosta**

Liikenne- ja viestintäministeriö on tuottanut arviomuistion liittyen taksilainsäädännön muutostarpeisiin. Muistiossa käsitellään taksimarkkinoiden ja niiden sääntelyn nykytilaa ja esitetään erinäisiä muutosehdotuksia. Arviomuistio on osa hallitusohjelman takseja koskevan lainsäädäntöhankkeen esivalmistelua. HSL kiittää mahdollisuudesta lausua arviomuistiosta.

HSL:n kannanotot taksisääntelyn arviomuistiota koskien:

HSL:n näkökulmasta taksilainsäädäntöön liittyy edelleen kehitystarpeita. Erityisesti kaupunkiliikenteen kestävien matkaketjujen ja taloudellisen hyvinvoinnin näkökulmasta kannatamme lainsäädäntöhankkeen hallitusohjelman mukaisia tavoitteita eli kuluttajien luottamuksen vahvistamista taksiliikenteeseen, taksien saatavuuden edistämistä, eri asiakasryhmien huomioimista koko maassa, taksiliikenteen valvonnan tehostamista ja harmaan talouden kitkentää.

HSL:n kantana on, että jatkovalmistelussa on keskeistä arvioida muutosehdotuksien kokonaisvaikutuksia. Taksimarkkinoilla on kasvavien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toiminnan tehokkuuden ja kestävyysnäkökulmasta olennainen merkitys. Yhdessä määrällisesti riittävän tarjonnan kanssa laajalti luotettavaksi ja muutoinkin toimivaksi koetulla taksitoimialalla on omalta osaltaan potentiaalia tukea autottoman elämäntavan edellytyksiä ja hillitä liikenneköyhyyttä myös suurten kaupunkiseutujen alueilla. Osana julkista liikennettä toimivalla taksimarkkinalla on näin ollen myös mahdollista kannustaa kestävien kulkutapojen käyttöön ja edistää tilankäytön tehokkuutta vähäisempien pysäköintitarpeiden muodossa. Lisäksi taksitoimialalla on merkitykseltään alati enemmän korostuva julkistaloudellinen merkitys.

Muun muassa edellä mainituista näkökulmista johtuen HSL näkee tärkeänä sen, että taksien tarjonta palvelee liikkumisen tarpeita mahdollisimman hyvin. Väestöltään supistuvien ja harvaan asuttujen seutujen taksipalveluja koskettavat omat tärkeät erityiskysymyksensä, jotka eivät ole HSL:n erikoisalaa. Tunnistamme kuitenkin, että esimerkiksi kestävä julkistalouden

näkökulmasta on syytä kiinnittää huomiota myös näiden alueiden taksimarkkinoiniin erityisesti julkisesti hankittujen kuljetusten kilpailun osalta. Lisäksi on tärkeää tarkastella markkinoiden yhteentoimivuutta palveluverkon kanssa erityisesti siellä, missä joukkoliikennettä ei ole kannattavaa järjestää.

HSL on vastannut seuraaviin lausuntopalvelussa oleviin kysymyksiin:

*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?*

Toimialaa kohtaan koetun luottamuksen näkökulmasta pidämme kannatettavana sitä, että ajoluvan myöntämisen edellytyksiä tiukennetaan mainittujen rikosten osalta.

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

Jatkovalmistelussa tulee harkita mahdollisuutta lisätä poliisille toimivaltaa peruuttaa ajolupa esimerkiksi vakavien seksuaalirikosten tai rattijuopumusten seurauksena.

*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?*

Pakollinen koulutus luonnollisesti jossain määrin nostaa alalle tulon kynnystä, mutta pidämme sitä kannatettavana alaa kohtaan koetun luottamuksen ja muun laadun näkökulmasta. Pakollisen koulutuksen sisältöjä ja vaikutusta taksialan työvoimaan tulisi etenkin suuremmilla kaupunkiseuduilla seurata myös tarjontavaikutusten näkökulmasta.

Toisaalta erityisesti suurimmilla kaupunkiseuduilla koulutuksen olisi hyvä sisältä myös osio rehdin kilpailun ja muista julkisilla taksiasemilla käyttäytymisen periaatteista. Olisi kokonaistaloudellisesti tehokasta, mikäli koulutus olisi mahdollista järjestää verkko-opiskeluna. Erityisryhmien kuljettajakoulutus voisi olla mahdollista jättää pakollisesta koulutuksesta erilliseksi ja vapaaehtoiseksi.

*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?*

Kannatamme kyseisten rikostuomioiden lisäämistä hyvämaineisuuden arviointiin, vaikka muutoksilla lieneekin jonkinlainen taksien työvoiman

tarjontaa rajoittava vaikutus. Jatkotyössä vaikutuksen mittaluokkaa on suositeltavaa analysoida tarkemmin suhteessa saavutettaviin hyötyihin.

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

Puollamme kelpoisuusvaatimusten ja hyväksynnän esteiden lisäämistä ja valvonnan tehostamista, jotta toimialan sääntelyn arviomuistiossa esitetyjä epäkohtia voidaan ehkäistä. Vaatimusten tulisi varmistaa koulutuksen tasalaatuisuus.

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

Arviomuistio kuvaa värillisten rekisterikilpien hyötyjä ja haittoja. Kuvauksen perusteella emme pidä taksien värillisten rekisterikilpien käyttöönottoa yksiselitteisen kannatettavana, mutta jatkovalmistelussa asiaa voidaan selvittää tarkemmin.

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

Rekisteritunnuksen liikennelupaan kytkeminen vähentää toiminnan joustavuutta, mutta mahdollistaa esimerkiksi laadukkaamman tietopohjan kehittämisen.

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

Vaikka julkinen rekisteri kasvattaa hallinnollista kuormaa, lisääsi toimenpide toimialan tietopohjaa ja julkista läpinäkyvyyttä, jolla voidaan potentiaalisesti tehokkaastikin edistää luottamusta.

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

Liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä ainakin epäselvän tai muuten puutteellisen hinnaston tai taksivalon seurauksena. Yleisesti ottaen eri palveluntarjoajien ajoneuvojen on hyvä saada erottautua toisistaan, mutta kannatamme yhdenmukaista taksivaloa, joka tekee taksin tunnistamisesta helpompaa. Lisäksi taksialan valvontaa on kannatettavaa kohdentaa keskeisten julkisten taksiasemien toimivuuden varmistamiseen.

*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?*

Taksamittarien sääntelyn vaikutuksia on tärkeää arvioida huolellisesti, sillä niiden pakollisuuteen liittyy vastakkaisia näkökulmia. Taksamittari tarjoaa edellytyksiä matkan aikaisen hinnoittelun luotettavuudelle, mutta toisaalta sen pakollisuus rajoittaa erilaisten palvelumallien kehitystä, mikä on differentiaation näkökulmasta olennainen haitta. Lisäksi taksamittarin pakollisuus kasvattaa toimijoiden kustannuksia ja voi siten vaikuttaa osaltaan heikentävästi palveluiden tarjontaan.

Pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä tarjonnee merkittäviäkin potentiaalisia hyötyjä, joita on kuitenkin kannattavaa suhteuttaa kehitystyön onnistumisen todennäköisyyksiin ja vaatimiin resursseihin.

*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?*

Ajovurojen ja päivystysten sopimisen täsmällisellä ohjeistuksella lienee selventävä, epävarmuuksia lieventävä vaikutus, minkä vuoksi on kannatettavaa laatia mahdollisimman selkeä ohjeistus sille, miten ajovuoroista ja päivystyksestä voidaan sopia.

*Onko teillä muita kommentteja tai lisätietoja taksisääntelyyn liittyvän säädöshankkeen jatkotyössä huomioitavaksi?*

Näkemyksemme mukaan muutosehdotusten mahdollisia vaikutuksia on arviomuistiossa arvioitu oikeasuuntaisesti. Kannatamme arviomuistiossa säädöshankkeeseen mukaan ehdotettuja muutosehdotuksia. Näemme niiden edistävän taksimarkkinoiden toimivuutta ja kysynnän positiivista kehitystä.

Paikallisten olosuhteiden vaihtelusta huolimatta taksialalla on yleisesti merkittävä rooli osana liikennejärjestelmää. Alaan liittyvän julkisen tietopohjan kehittämistä ja avaamista tulee jatkaa. Yhteistyötä ja koordinaatiota on syytä edelleen edistää. Julkisesti hankituilla kuljetuksilla on kasvava julkistaloudellinen merkitys.

Yleisesti ottaen toivotamme tervetulleeksi taksisääntelyn nykyistä tiukemman valvonnan ja sääntelyn. Asiakaskokemuksen näkökulmasta taksimarkkinan luotettavuus, turvallisuus ja muu toimivuus ovat kuljetuspalveluiden kysynnän elinehto. Jatkovalmistelussa on syytä tavoitella kokonaiskuvan arviointia ja pyrkiä etenemään kohti yhteiskuntataloudellista optimia.

Lisätietoja antaa

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver  
vs. toimitusjohtaja



Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä **XX.6.2024**.  
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.