

Asia: VN/25768/2024

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2

Kaikki kuljettajat eivät täytä kielivaatimuksia eivätkä tunne aluetta, jolla toimivat. Lisäksi osa kuljettajista ei osaa avustaa asiakkaita oikein. Autot eivät täytä aina ajoneuvovaatimuksia ja vastaan on tullut tapauksia, joissa ajetaan täysin sopimattomilla autoilla esim. inva-kuljetuksia. Oheiset huomiot lain valmistelun osalta pitävät paikkansa eli taksiautoille vaaditut rekisteröinti- ja kilpivaatimukset ovat paikallaan kuten myös kuljettajien koulutusvaatimusten kiristäminen.

Hyvinvointialueen kuljetukset ohjataan alustapalvelun kautta asiakkaille ja asiakkaiden omavastuut laskutetaan erillisellä laskulla. Samalla tilitykset ja niiden oikeellisuuden valvonta tapahtuu alustapalvelun kautta. Alustapalvelu mahdollistaa kuljetusten suunnittelun järkevästi, antaa mahdollisuuden ketjuttaa kyydit ja kerätä kaikki tiedot kuljetustapahtumasta sekä ohjata autoja kysynnän mukaan eri alueille. Julkiset hankintayksiköt (koulukuljetukset, Kela, HVA:t) tuottavat taksialan tuloksesta 70 - 95 %. Niiden reititykset sekä seurantavastuut kuuluvat tilausvälityskeskuksille sekä yhä enenevässä määrin myös vastuut kuljettajista siirtyvät ko. palveluntuottajille kilpailutusten myötä. Uudistuksessa olisikin oleellista, että ko. välityspalveluntuottajien vastuuta lisätään merkittävästi kuljettajien sekä autojen valvonnan osalta sekä lisätään merkittävät sanktiot myös välityspalveluntuottajille taksiyrittäjien virheellisen toiminnan sallimisesta heidän hallinnoimassaan palvelussa.

Nykytilan arviointi painottuu yksityisen puolen liikennöintiin ja korostaa sitä, vaikka sen osuus taksikuljetuksista on suuressa osassa maata minimaalista verrattuna julkisiin toimijoihin. Toki esitetyt uudistukset koulutuksen lisäämisestä ja merkinnöistä parantavat palvelun laatua myös julkisten toimijoiden osalta, mutta taksamittarivaatimus ei ole oleellinen, vaan oleellista on se, että

kaikki kuljetustiedot voidaan saada järjestelmästä tarkastettavaksi. Liikennöitsijöistä kaikki ajavat jonkun välityskeskusten ajoja ja vastuu kuljetustiedon jakamisesta yksityisille asiakkaille tulisikin osoittaa palvelukeskusten vastuulle ja vaatimus tulisi myös sanktioida palvelukeskusten osalta. Lisäksi välityskeskuksille tulisi luoda järjestelmä, että heidän tulisi vaatia tilaajavastuureporttia vastaavat tiedot kaikilta liikennöitsijöiltä säännöllisesti.

Nykytilan suurin ongelma on se, että virallista valvontaa ei tehdä riittävästi. Jos vastaan tulee esim. selkeitä rikkomuksia, joista tulisi aloittaa liikennelupaan liittyvät tarkastelut, niin selkein ongelma onkin se, että sellaista kanavaa, jonne ilmoituksen voisi tehdä tai toimijaa, joka asiaan tarttuisi, ei ole. Virheellisen toiminnan valvonta on tällä hetkellä käytännössä välityskeskusten vastuulla, mutta koska liikennöitsijät ajavat usean välityskeskusten ajoja samanaikaisesti, niin ulkopuolisten mahdollisuus puuttua liikennöitsijöiden virheelliseen toimintaan on käytännössä mahdotonta. Valvontavastuun lisääminen Traficomille on suotavaa, mutta valvonnan pitää olla myös käytännössä toimivaa niin, että on olemassa selkeä kanava, jota kautta epäkohdista voidaan ilmoittaa ja, jos kyseessä on vakava rikkomus, niin liikennöitsijän mahdollisuus ajaa kuljetuksia eri välityskeskusten kautta tulee estää sanktioimalla myös välityskeskusten toiminta.

Niko Jussila, Petteri Saarti
OmaHäme - Logistiikka