

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Uudenmaan Taksiryttäjät ry kiittää mahdollisuudesta lausua VN/35525/2023/asiassa taksisääntelyn arviomuistio. Arviomuistiossa on tunnistettu kiitettävästi koulutuksen tarve ja luotettavuuden merkitys, mutta harmaan talouden ongelmia ei ratkaista pelkällä pilvipalvelun selvittelyllä. Ongelmia ei korjata hyvälläkään lainvalmistelulla jos valvonta jää puolitiehen tai jopa lähtötelineisiin. Lainvalmistelussa tulee luoda edellytykset tehokkaalle valvonnalle jota pystytään toteuttamaan tarjolla olevin resurssein. Kyseessä on yli miljardin euron toimiala minkä kokonaisvalvontaan ei tunnu löytyvän todellisia resursseja, toisin kun kompostien tarkastuksiin. Ehdotamme että alalle nimetään oma valtakunnallinen taksitarkastaja organisaatio joka toimii viranomaisten kanssa yhteistyössä. Arviomuistiossa esitetyt ratkaisut ovat kannatettavia ja olemme keskittyneet lausunnossa vastaamaan arviomuistiossa esitettyihin kysymyksiin.

2.2 Ajoluvan saamisen estävät rikokset

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?

Ehdottomasti olisi tarpeen lisätä (RL 41 luku, RL 36 luku ja RL 37 luku).

Muutoksilla positiivisia vaikutuksia, parantaa luottamusta alaa kohtaan ja toisaalta estää soveltumattomien henkilöiden pääsyn alalle. Asiakkaan, varsinkin erityisryhmien on pystyttävä luottamaan ennakoivalvontaan, koska he ei pysty itse vaikuttamaan asiaan taksinkyydissä.

Esitettyjen rikostuomioiden lisäksi on syytä arvioida mm liikennepalvelulain luvaton ammattimainen liikenteen harjoittaminen sekä toimiminen ilman taksinkuljettajan ajolupaa.

Hyvämaineisuuden estävät rikokset:

Seksuaalirikokset, henkeen ja terveyteen liittyvät rikokset

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Luvan myöntämisen esteenä olevat ehdot ja kriteerit tulisi olla myös luvan myöhemmän peruuttamisen seuraamus. Poliisille tulee myöntää riittävät valtuudet peruttaa kuljettajan ajolupa väliaikaisesti mikäli on todennäköinen epäily henkilön syyllistymisestä ryöstöön, rattijuopumukseen tai törkeään kavallukseen.

2.4 Taksinkuljettajan koulutus

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?

Koulutus ei ole este, vaan lisää alan luottamusta ja houkuttelevuutta. Suurimpana esteenä alalle tulon on ansaintataso ja sen epävarmuus. Pakollinen koulutus on kannatettava ehdotus ja se tulee ulottaa koskemaan kaikkia uusia sekä takautuvasti 30.6.2018 jälkeen myönnettyjä ajolupia.

Pakollinen taksinkuljettajan koulutus ja vapaaehtoinen erityisryhmien koulutus tulee pitää erillään. Pakollisen koulutuksen kesto vähintään 21 tuntia ja vapaaehtoisen erityisryhmien koulutuksen kesto pitää arvioida kokonaisuutena jottei siitä muodostu kohtuutonta estettä alalle tulon.

Näkemyksemme mukaan kaikkia kuljettajia koskeva tarkoituksenmukainen ammattipätevyyskoulutus luvan uusinnan yhteydessä voisi lisätä alan arvostusta.

Takautuvasti tapahtuvassa koulutuksessa pitäisi pystyä arvioimaan kuljettajien lähtötaso. Toiset ovat voineet käydä välitysyhtiön lakivaatimuksia tiukemman ja laajemman koulutuksen, kun taas osa kuljettajista on täysin vailla mitään alan koulutusta. Osalla julkisuudessa haastateltujen kuljettajien kielitaito herättää myös ihmetystä, koska ammattiajoluvan koe tulee suorittaa nykyiselläänkin Suomen tai Ruotsin kielellä.

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?

Koetta tulee kehittää, esitetty kaksiosainen koe on kannatettava malli. Kokeeseen olisi syytä lisätä pakollinen ajokoe ja taksinkuljettajan vaatimuksena tulee ehdottomasti olla Suomessa suoritettu kuljettajatutkinto sekä vähintään vuoden ajokokemus B-luokan auton ajo-oikeudella Suomessa.

Ammattivakuutusten merkittävä kustannusten nousu ovat seurausta nykyisestä löyhästä ajokortti käytänteistä ja sekä kuljettajien ammattitaidottomuudesta. Kustannusten nousun lisäksi tämä on johtanut asiakkaiden turvattomuuden lisääntymiseen. Ammattiajoluvan pitäisi nimensä mukaisesti taata kuljettajien ammattimainen ja turvallinen liikenne käyttäytyminen.

Arviomuistiossa ehdotetut keinot vilpin ehkäisemiseksi ovat erittäin kannatettavia, takautuvasti havaittu vilpillisen koesuorituksen hylkäys takaa tasapuolisen kohtelun. Karenssiaika tulisi pidentää 1 vuoteen.

Koetta tulee valvoa viranomaisen ja henkilöllisyyden tarkistaminen pitää olla aukotonta.

3.2 Hyvämaineisuuden estävät rikokset

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?

Tulisi lisätä. Lisää turvallisuutta ja parantaa asiakkaiden luottamusta taksipalveluita sekä koko ammattiliikennettä kohtaan.

Tämän lisäksi kuuluminen ennakonperintä- ja arvonlisäverovelvollisten rekisteriin tulisi asettaa luvan saannin ehdoksi.

3.3 Yrittäjäkoe

Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomien vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestäville tahoille ja kokeen suorittajille?

Ehdottomasti tulisi siirtää. Vilpilliset toimijat saataisiin pois ja koe saataisiin tasapuoliseksi kaikille sekä koulutuksen laatu paranisi.

3.4 Koulutusorganisaatioiden valvonta

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

Tulisi asettaa, koska nykyisellä järjestelmällä on havaittu olevan eriarvoistava vaikutus.

Viranomaisilla tulee olla mahdollisuudet puuttua laiminlyönteihin ja vilppitilanteisiin.

Organisaatioille velvollisuus kuulua ennakonperintärekisteriin. Koulutusvastaavalla nuhteeton tausta.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Ei mitään haittoja. Valvonta helpottuisi. Asiakkaat tunnistaisivat luvallisen taksin helpommin.

Malli on käytössä monessa muussa maassa mm Ruotsissa ja Norjassa. Asiakas pystyisi helposti tunnistaa auton ja alan oma valvonta viranomaisten lisäksi helpottuisi kun liikennevirrasta pystyisi helposti toteamaan ammattikäyttöön rekisteröidyt ja vakuutetut ajoneuvot. Kun rekisteröit käytetyn ajoneuvon taksiksi joudut kuitenkin käymään katsastuksessa. Rekisterikilven palautus konttorille kun auto poistetaan luvanvaraisesta käytöstä. Tämä olisi myös helposti havaittavissa poliisin automaattisessa liikennevalvonnassa samoin kuin määräaikaikatsastuksen suorittamatta jättäminen.

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 taksirytyksille) ja toimivaltaisille viranomaisille? Vaikuttaisiko ajoneuvon rekisteröiminen saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?

Hyötynä olisi valvonnan helpottuminen ja vaivana ilmoittaminen mielellään Traficomien sähköiseen järjestelmään yhdessä 4.4 kohdan rekisteritunnuksen ilmoittamisen yhteydessä jota ei voida pitää merkittävä haittana vaan käytäntönä. Vaikutus näkyisi pääkaupunkiseudulla jossa autoja on eniten liikenteessä.

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

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

Helpottaa viranomaisvalvontaa. Ei merkittäviä haittoja. Ilmoittamisen yhteydessä Traficomien rekisteriin voitaisiin velvoittaa ilmoittamaan auton kokonaiskilometrit. Tällöin viranomaisille muodostuisi tilastoa kuinka paljon kyseistä autoa on käytetty luvanvaraisessa liikenteessä.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Helpottaa tietojen tarkistamista. Lisäisi mm asiakkaiden mahdollisuutta varmistaa että yrityksen asiat ovat kunnossa. Oleellisia tietoja olisi luvan voimassaolo, yrityksen nimi ja y-tunnus. Tietosuojasäännöt olisi otettava huomioon.

4.6 Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

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

Liikennevirhemaksun tulee olla sillä tasolla että se ennaltaehkäisee vilpiti. Ikkunassa olevan hinnaston ja taksamittarin välinen yhteys on tarkistettava ja sanktioitava mikäli ne eroavat toisistaan. (ilmoitetaan edullisempi taksa kuin taksamittariin on syötetty) Kuitti tiedoista on selvittävä y-tunnus ja auton rekisteritunnus sekä tarkistettava että yhteystiedot ovat ajantasalla.

Luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamisen rangaistusasteikko on oltava sen tasoinen että se velvoittaa viranomaiset ilmoittamaan havainnot toisilleen. HSL liputta (2,95€) matkustamisesta seuraa 80€ seuraamusmaksu mutta taksiliikenteen liikennevirhemaksut (40€) ovat niin naurettavia ettei ne toimi pelotteena.

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?

Taksamittarin tulee olla pakollinen! Toimii kassakoneena josta tiedot on haettavissa luotettavasti myös jälkikäteen toisin kun alustatalouden ratkaisusta. Ei estä ajamista niillä vaan edellyttää myynnin kirjaamista kassakoneeseen (taksamittariin).

Kustannukset ovat (1500-2000€) marginaaliset esim muiden alojen kassajärjestelmiin verrattuna.

Muun vastaavan laitteen valvonta on käytännössä mahdotonta kuten muistiossa todetaan. Taksamittari ei rajoita hinnoittelua vaan vaikka alustatalouden kyyti syötetään sopimusajona mittariin. Edellä ehdotettujen rekisteröimisen luvanhaltian yksinomaiseen hallintaan ja luvan ja auton rekisteritunnuksen yhteys yhdistettynä mittari pakkoon toisivat haittoja suuremmat hyödyt niin harmaan talouden torjuntaan kuin muuhunkin valvontaan.

Pilvipohjaista kolmannen osapuolen luvanvaraista tiedonvaihtojärjestelmän selvittämistä ja edistämistä kannatamme.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Todelliset edunsaajat on selvitettävä.

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?

Ei koske pääkaupunki seutua jossa tarjontaa on runsaasti, mutta mahdollistaisi palvelun pienemmillä paikkakunnilla kun autoilijat voisivat sopia kuka päivystää milloinkin. Edellytyksenä tietysti että ovat ylipäättään kiinnostuneita päivystyksestä ilman 6.3 mallia.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Koetaan hyvänä ja edistettävänä asiana.

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 oikeansuuntaisia 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 tunnistaneeet 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?

Arviomuistiossa ei ole juurikaan huomioitu valvonnan resursseja.

Ilman tosiasiallista valvontaa säädöshankkeiden vaikutukset jäävät torsoksi.

Marjakangas Pauli
Uudenmaan Taksiryttäjät Ry

Marjakangas Pauli
Uudenmaan Taksiryttäjät Ry