

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

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?

Taksi Helsinki Oy kannattaa tiukennuksia ajoluvan saamisen edellytyksiksi. Taksinkuljettajan asema asiakkaiden palvelutehtävissä on erityistä luotettavuutta edellyttävä, joten kaikinainen vakavampien rikosten tausta tulee huomioida ajoluvan saamisen arvioinnissa. Myös tietyt lievemmät rikkomukset, kuten luvattoman taksiliikenteen harjoittaminen sekä ilman taksinkuljettajan lupaa taksissa työskentely tulisi huomioida ajoluvan saamisen esteeksi. Esityksessä mainitut ase- ja maksuväline- sekä petosrikostuomiot on ehdottomasti huomioitava. Erikseen on myös syytä selvittää ratkaisua sille, että merkittävä osa taksialan tulevaisuuden toimijoista tulee ns. kolmansista maista, joista tulevien henkilöiden taustat ja mahdolliset rikokset eivät välttämättä ole täysin selvillä tai viranomaisten tiedossa.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Poliisilla tulee olla nykyistä laajemmat valtuudet ajoluvan peruuttamiseen, myös pysyvästi.

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?

Taksi Helsinki Oy kannattaa pakollista, viranomaisen määrittelemää taksinkuljettajan koulutusta. Esityksessä mainittu kuljettajakoulutuksen pituus on hyvin rajallinen, eikä se muodostu tosiasialliseksi esteeksi taksinkuljettajan toimeen hakeutumisessa.

Kaikille pakollisen, määrämuotoisen koulutuksen avulla kyetään nykyistä paremmin varmentamaan taksinkuljettajan ammatillista osaamista ja siten taksialan laatua ja luotettavuutta. Kuljettajakoulutuksen opetussisällöstä ja koulutukseen hakevien pääsyehdoista tulee antaa selkeät viranomaismääräykset. Erityisryhmien koulutus tulee olla pakollinen kaikille esteettömien taksien kuljettajille nykymuotoisena. Vapaaehtoiset koulutukset eriarvoistavat toimijoita, ja ne, keiden pitäisi erityisesti koulutukseen hakeutua, välttelevät sitä.

Koulutus ja loppukoe tulisi säätää samansisältöisenä pakolliseksi kaikille, myös vuoden 2018 jälkeen alalle tulleille.

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? Näkemyskseenne karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?

Kokeen tulisi mitata ennen kaikkea asiakaspalvelutehtävissä suoriutumista kaikkien taksissa matkustavien asiakasryhmien osalta. Kommunikaatiokyky ja ajotaito ovat tekijöitä, joista nykyisin tulee paljon asiakaspalautteita, joten niiden huomioiminen koulutuksen ja alalle tulon edellytyksissä on perusteltua. Mikäli kuljettajaksi hakeutuvalla on ulkomailla myönnetty ajokortti, tulisi hänen osoittaa ajotaitonsa taksinkuljettajaksi hakeutuessaan erillisellä, viranomaiselle annettavalla ajonäytöllä.

Kaikkalainen vilppi tulee tuomita jyrkästi ja sen harjoittamisesta aiheutuvat seuraukset tulee olla aidosti vaikuttavia. Karenssiaikoja tulee säätää riittävän pitkäksi, koska osaamattomuudesta aiheutuva hylkäys edellyttää lisäopintoja. Mikäli karenssi johtuu vilpillisestä koemenettelystä, tulee karenssiajan olla mahdollisimman pitkä, koska kokeessa osoitettu vilppi kertoo jo etukäteen ammattiin pyrkivän rehellisyydestä.

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?

Taksi Helsinki näkee, että kyseiset rikokset ja tuomiot tulee lisätä hyvämaineisuuden arviointiin. Lisäyksillä parannetaan omalta osaltaan alalla toimivien yrittäjien ja kuljettajien mainetta ja tosiasiallisesti karsitaan epäasiallista henkilöstöä toimialalta.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Kokeen järjestäminen tulee ehdottomasti saattaa Traficomien tai vaihtoehtoisesti yhteiskunnallisen oppilaitoksen järjestettäväksi. Näin taataan neutraliteetti ja objektiivisuus kokeen järjestämisessä, suorittamisessa ja osaamisen mittaamisessa. Vaikutukset ovat alan mainetta parantavia ja takaavat sen, että kokeen läpäiseminen mittaa kokelaan aitoa osaamista. Kustannuksellisesti julkishallinnon perimät maksut ovat pääsääntöisesti maltillisia, joten menettely ei myöskään muodosta tosiasiallista estettä alalle tulolle. Koulutusorganisaatioille jää riittävä operatiivinen työsaara varsinaisista koulutuksista.

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?

Koulutusorganisaatiolle tulee asettaa kelpoisuusvaatimuksia ja selkeitä, läpinäkyviä esteitä hyväksynnälle. Viranomaisella tulee olla selkeät valvontamahdollisuudet ja toimintamallit koulustoitiminnan auditoimiseen ja tarvittaessa esimerkiksi koulutusluvan perumiseen, mikäli koulustarjonnan toteutuksessa havaitaan puutteita tai laiminlyöntejä. Vaatimusten tulee olla tilaajavastuulain mukaisia, organisaatiolla tulee olla riittävät resurssit ja osaaminen aikuiskoulutuksen järjestämiselle, koulutukselle tulee olla nimettynä vastaava henkilö, jonka tulee olla henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan ja taustoiltaan kyseiseen tehtävään soveltuva.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Arviomuistiossa on valitettavasti enimmäkseen keskitytty tarkoitushakuisesti esiintuomaan niitä tekijöitä, joiden kerrotaan muodostavan esteen tai hankaluuden värillisten rekisterikilpien käyttöönotolle. Taksi Helsinki haluaa kuitenkin huomauttaa, että monessa Euroopan maassa – myös huomattavasti Suomea suuremmassa maassa - on käytössä taksi- tai ammattiliikenteen normaali autoilusta eroavat rekisterikilvet. Kysymys on siis halusta erotuttaa ammattimainen liikenne yksityisautoilusta.

Värillisillä rekisterikilvillä saavutettaisiin ennen kaikkea erittäin mittava, taksilain korjaamisen tavoitteita tukeva parannus taksialan yleiseen luotettavuuteen. Tämä edellyttäisi ensinnäkin sitä,

että katsastettaessa autoa taksiliikenteeseen katsastusviranomaisen tarkastaisi, että kyseisessä taksissa on kaikki taksiliikenteen autoon ja liikenteen harjoittamiseen tarvittavat asiat kunnossa. Näitä olisivat auton normaalin liikennekelpoisuuden lisäksi taksiliikennelupa, taksamittari ja sen sisältämän datan purkujärjestelmä, taksikupu, taksiliikenteen vakuutustodistus ja yleinen riittävä liikennekelpoisuus.

Värillisten rekisterikilpien hyöty on monitahoinen. Ensinnäkin tärkein hyöty on asiakkaille muodostuva varmuus siitä, että hänen käyttöönsä valitsemallaan taksilla on taksilain mukaiset vaatimukset kunnossa. Toisekseen alan omavalvonta mahdollistuu huomattavasti nykyistä tehokkaammin, kun esimerkiksi taksiasemalle pyrkivät muut kuin värillisellä rekisterikilvellä varustetut autot erottuisivat heti. Nykyisin taksikuvun voi hankkia esim. nettikaupasta alle 10 eurolla, joten se ei yksistään kerro mitään toimijan luvanvaraisuudesta.

Kolmanneksi myös viranomaisvalvonta helpottuu taksiliikenteessä laillisesti olevien autojen erottautuessa selkeästi. Tässä yhteydessä on korostettava sitä, että värillisillä rekisterikilvillä varustetun taksin lupaehtojen mukaiset asiat tarkistettaisiin kaikilta autoilta siis automaattisesti katsastuksen yhteydessä vuosittain.

Asiakasturvallisuutta parantaa myös se, että asiakas kykenisi näin yksilöimään tehokkaasti kaikki taksit ja täten esimerkiksi reklamointi epäasiallisesta palvelusta tai vaikkapa ylihinnoittelusta olisi huomattavan helppoa.

4.3 Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvanhaltijan 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?

Ajoneuvojen rekisteröinti liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan on kannatettava esitys. Tällä helpotetaan valvontaa ja parannetaan mm. tilastointia. Esityksen toteutuksessa on kuitenkin huolehdittava, ettei taksiyrittäjän mahdollisuutta käyttää tarvittaessa vara-autoa rajoitu tarpeettomasti.

Vaikutukset alalla sääntöjen mukaan toimiville ovat pienimuotoisia, rajoittuen lähinnä joihin hallinnollisiin toimiin. Saatavuuteen esityksellä ei olisi tosiasiallista vaikutusta.

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupa

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

Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupa on ehdottomasti kannatettava esitys. Se helpottaa olennaisesti valvontaa. Esityksen toteuttamisen vaikutukset taksialaan ovat minimaalisia, varsinkin jos yrittäjä kykenee asioimaan viranomaisen kanssa sähköisesti digitaalisten palveluiden avulla.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Julkinen rekisteri lisäisi avoimuutta mm. asiakkaiden suuntaan mahdollistaen taksipalvelujen tuottajia arvioitaessa. Taksi Helsinki Oy esittää, että julkiseen rekisteriin sisällytetään reaaliaikainen, autokohtainen hinnoittelun ilmoitusvelvollisuus. Näin asiakkaille mahdollistuu esim. tarkastella sitä, vastaako taksipalvelusta pyydetty korvaus etukäteen em. rekisteriin ilmoitettuja hintoja.

Ehdotamme perustettavaksi julkista taksilupa- ja hintatietorekisteriä. Rekisteristä olisi mahdollisuus kenen tahansa selvittää esimerkiksi yritys- tai rekisteritunnuksen perusteella:

- yrityksen nimi
- ajoneuvon liikennelupa ja luvan numero
- liikenneluvan voimassaoloaika
- liikenteestä vastaava henkilö
- ilmoitetut hintatiedot, joiden on täsmättävä taksissa esitettävän hinnaston ja kuljetuksesta perittävien hintojen kanssa
- ajoneuvon rekisteröinti- ja vakuutustietojen soveltuminen luvanvaraiseen liikennöintiin

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?

Sanktioiden euromäärää tulee korottaa erittäin merkittävästi nykyisestä. Sanktioiden tulisi olla jo lähtökohtaisesti sellaisia, että ne toimivat esteenä tai vähintään riittävänä pelotteena väärän toiminnan tarkoitukselliselle harjoittamiselle. Ilman liikennelupaa tai ilman taksinkuljettajan ajo-oikeutta toimimisesta tulisi seurauksien olla vielä tuntuvasti liikennevirhemaksua ankarampia.

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?

Taksi Helsinki Oy pitää ensiarvoisen tärkeänä, että nyt tekeillä olevaan lainsäädäntömuutokseen sisällytetään kokonaisuudessaan taksialan kattava, automaattinen, datapohjainen valvonta. Esitämme, että tämä valvonta pohjautuu taksamittaripakkoon, taksamittarin tuottaman datan sisällön määrittämiseen ja tämän datan toimitusveloitteeseen erikseen säädetyllä, kaikkia toimijoita velvoittavalla tavalla. Lisäksi kattavan tilastoinnin, harmaan talouden ehkäisemisen ja riittävän asiakasturvallisuuden toteuttamiseksi kaikista autoista on saatava paikkatieto viranomaisen ja asiakkaan hänen matkojaan koskevin osin käyttöön, ja nämä tiedot on kyettävä yhdistämään taksamittarilta saatavan tiedon kanssa matkakohtaisesti..

Taksamittari on yksiselitteinen, EU:n mittalaitedirektiivissä määritelty laite. Nykyisessä laissa mainittua ”muuta laitetta” ei ole kuuteen vuoteen kyetty määrittelemään, saati löytämään, sen enempää kuin ”kolmatta osapuolta”, johon takseista kerättävät tiedot on ollut tarkoitus lähettää. On perusteltu syy olettaa, ettei tällaisia epäselviä kirjauksia kyetä vastaisuudessaakaan yksiselitteisesti ja riidattomasti ratkaisemaan, joten tarvitaan tarkkarajainen, selväpiirteinen ja yksiselitteinen ratkaisu lain tavoitteiden toteuttamiseksi. Tämä onnistuu siis edellä kuvatulla teknisellä ratkaisulla.

Taksamittarit eivät ole millään lailla kustannuksellisesti este taksitoiminnan aloittamiselle eikä harjoittamiselle. Esiin nostettu kysymys siitä, aiheutuuko edellä mainittujen teknisten ratkaisujen edellyttämisestä este esim. osa-aikaisten taksipalvelujen tarjoamiselle, on lähestulkoon käsittämätön. Mikäli halutaan aidosti saavuttaa hallitusohjelmassakin mainitut tavoitteet, on kaikkia alalla toimivia kohdeltava yhtäläisesti, samoilla pelisäännöillä. Taksamittari on taksiyrityksen kassakone, ja olisi eriskummallista, jos viranomainen perustelisi yritystoiminnan harjoittamisen esteeksi kassakoneen hankintavaadetta.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Ei kommentoitavaa

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 ajovuorojen sopimisessa?

Ajovuorojärjestyksen kilpailuoikeudellisen tarkastelun haastavuudesta johtuen emme näe tosiasiallista, merkittävää parannusta nykytilaan, vaikka KKV ohjeistaisi asiasta täsmällisemmin. Markkinaehtoisien mallien perusluonteeseen kuuluu se, että tarjonta muodostuu kysyntäperusteiseksi.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Julkisin varoin tuettu päivystys on kokemukseräisesti parantanut kokeilualueiden taksien saatavuutta hiljaisimman kysynnän aikaan. Toimintamallin laajentaminen koko maan kattavaksi edellyttää kuitenkin mittavia panostuksia yhteiskunnan taholta, ja siitäkin huolimatta kyseinen tuki jättää mittavan määrän tarjonnasta markkinavoimien varaan.

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?

Taksi Helsinki Oy on selvittänyt taksimarkkinoiden toimivuutta ja kehittämistarpeita sekä taksilainsäädännön kehittymistä eri Pohjoismaissa. Tilanne taksimarkkinoilla muissa Pohjoismaissa on selkeästi Suomea parempi monessa suhteessa, mutta siitä huolimatta muut Pohjoismaat - ennen kaikkea Tanska ja Norja – ovat päätyneet siihen, että taksilainsäädäntöön pitää tehdä ja on jo tehtykin erittäin mittavia korjauksia, joilla heidän tilannettaan saadaan kuitenkin aidosti korjattua. Nämä taksilain muutokset ja niistä aiheutuneet toimenpiteet ovat painottuneet pitkälti teknisen valvonnan voimakkaaseen kasvattamiseen. Mm. Norjassa selvitettiin laajasti, millainen vaikutus taksamittarilla on harmaan talouden torjuntaan ja mm. asiakasturvallisuuden kasvattamiseen, ja samalla selvitettiin, onko muita teknisiä vaihtoehtoja saatavilla saman tavoitteen toteuttamiseksi. Saamamme tiedon mukaan tutkimuksissa päädyttiin siihen yksiselitteiseen lopputulemaan, että taksamittaripakko on ylivoimaisesti paras tapa saavuttaa harmaan talouden torjunnan ja asiakasturvallisuuden parantamisen tavoitteet.

Erikseen Taksi Helsinki Oy haluaa tuoda esiin sen, että tehtäessä arviomuistiota taksiyrittäjien tai heidän liiketoimintaansa tukevien ja pitkälti operoivien suomalaisten tilausvälitysyhtiöiden näkemyksiä, kokemuksia ja toteumia ei ole ymmärtääksemme millään tasolla selvitetty tai tutkittu. Taksialan ilmiöistä tunnetusti ikävimmät asiat eivät ole julkisuudessa kuin pahimpien, oikeuteen päätyneiden tapahtumien osalta. Myöskään toimialan kannattavuutta ei ole juurikaan arviomuistiossa käsitelty. Yleisestikin voidaan todeta, että arviomuistiossa esitetyt luvut mm. harmaan talouden aiheuttamista veromenetyksistä ("muutamia satoja tuhansia euroja") eivät perustu tutkittuun tietoon vaan ovat kirjoittajien näkemyksiä asioista. Muistiossa on myös hiukan haastavaa se, että eri asioiden vertailuvuodet vaihtelevat jossain määrin sattumanvaraisesti, joten kehitystrendien havainnointi aikajanalla on mahdotonta.

Taksi Helsinki Oy näkee, että nyt arviomuistiossa esitetyt konkreettiset lainmuutosesitykset ovat oikeasuuntaisia mutta vaikutukseltaan täysin riittämättömiä. Muutosten tulee olla sellaisia, että ne velvoittavat taksialan toimijoita siten, että niillä tosiasiallisesti saavutetaan lakimuutoksen tavoitteet. Nyt esitetyillä koulutus- ja alalle tulon muutoksilla näin ei käsityksemme mukaan tule tapahtumaan.

Pentikäinen Juha
Taksi Helsinki Oy