

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Titec Oy kiittää mahdollisuudesta osallistua lausunnon jättämiseen koskien taksisääntelyä.

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?

-

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

-

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?

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?

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?

3.3 Yrittäjäkoe

Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomien vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestävälle taholle ja kokeen suorittajille?

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?

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Värillisten taksien rekisterikilpien avulla taksit tunnistettaisiin luvanvaraisiksi takseiksi. Viranomaiset suorittaisivat valvonnan.

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?

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

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

Liikennelupaan yhdistetyllä värillisellä rekisterikilvellä varustettu taksi on helpompi erottaa muista ajoneuvoista. Yhtenä vaihtona kannattaisi tutkia ja selvittää Alankomaissa käytetty järjestelmä, jossa liikennelupanumero on sama kuin rekisterikilven alkuosa, jolloin rekisterikilpi pysyy liikenneluvan voimassaoloajan samana, vaikka ajoneuvot vaihtuisivat. Yhdellä liikenneluvalla voisi olla tietysti useampia takseja, mutta rekisteritunnuksen alku viittaa taksilupanumeroon.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

-

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?

-

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?

Taksamittari tulisi olla pakollinen kaikissa takseissa.

Taksamittari markkinoilla on Suomessa terve kilpailutilanne, eli taksiryittäjä voi valita itselleen sopivimman taksamittarin useista eri hintaluokista ja haluamallaan ominaisuuksilla ja integraatioilla.

Taksamittari muodostaa ammatinharjoittamisen kokonaiskustannuksista vain hyvin pienen osuuden, eikä muodosta estettä uusille yrittäjille. Taksamittarin käyttö antaa myös yrittäjille useita aikaa- ja rahaa säästäviä työkaluja, jotka helpottavat mm. yrityksen kirjanpitoa ja palkanlaskentaa, sekä antaa työkaluja liiketoiminnan kehittämiseen mittarin keräämän datan pohjalta. Näiden palveluiden tuottama arvo yrittäjälle on myös hyvä ottaa huomioon taksamittarin kokonaiskustannuksista puhuttaessa.

Kuten arviomuistiossa mainitaankin, edullisimmillaan taksamittarin ja maksupäätteen sisältävän paketin saa hankittua omaksi alle 2000 € kokonaishinnalla. Taksamittarin voi usein myös hankkia joko rahoituksella tai vuokramallilla, mikäli kertakustannus on aloittelevalla yrittäjälle liian suuri.

Taksamittarin elinkaarensa aikana aiheuttamat kokonaiskustannukset muodostavat vain murto-osan taksiyrityksen vuotuisista kuluista taksamittaria suurempia vuosittaisia kuluja ovat yleensä mm. auton leasingkulut, auton huolto- ja ylläpitokulut, ammattiliikennevakuutus, ajonvälitysyhtiökulut, KELA-välityskulut, sekä polttoainekulut. Nämä kaikki kulut ovat vähennyskelpoisia, aivan kuten taksamittaristakin aiheutuneet kulut.

Mielestämme siis mittauslaitedirektiivin mukaisen taksamittarin kokonaiskustannukset eivät ole este kannattavan taksiliiketoiminnan harjoittamiseen, tai alalle tuloon, vaikka taksamittari säädettäisiin nykyistä laajemmin pakolliseksi.

Arviomuistiossa mainittu taksamittaripakon nostava vaikutus kuluttajahintoihin ei ole todennäköistä, sillä markkinat määrittävät hintatason. Hinta määräytyy alueellisesti kilpailun mukaan ja taksimatkojen hinnat seuraavat hyvin pitkälti alueen suurimpien toimijoiden hintoja. Kaikilla isoimmilla toimijoilla on jo taksamittari käytössä.

Lisäksi taksamittari tarjoaa kustannustehokkaan tavan tuottaa luotettavaa taksipalvelua, sekä saada useita rahanarvoisia työkaluja liiketoiminnan tueksi. Taksamittari parantaa myös kuljettajien työaika- ja taukoseurannan toteutumista, sekä myös tuo turvaa asiakkaille, kun taksimatkan hinta perustuu todelliseen mitattuun matkaan ja aikaan.

Taksamittarin käyttö ei rajoita erilaisten hinnoittelumallien käyttöönottoa, ja tämä toteutuu nykyisilläänkin markkinalähtöisesti sovelluskyytien osuuksien jatkuvasti kasvaessa. Sovelluksella laskettujen kyytien merkitseminen myös taksamittarille helpottaa myös yksittäisen yrittäjän kirjanpitovelvoitteiden täyttämistä, kun kaikki kyydit löytyvät taksamittarin kirjanpitojärjestelmästä. Taksamittari on taksiyrityksen kassakone ja tietojen syöttäminen kassakoneeseen ehkäisee myös osaltaan harmaata taloutta.

Kannatamme pilvipohjaisia tiedonvaihtojärjestelmiä, koska

mittauslaitedirektiivin mukaisen taksamittarin pakollinen käyttö yhdistettynä standardoituun digitaaliseen raportointijärjestelmään mahdollistaisi viranomaisille kustannustehokkaan tavan ehkäistä harmaata taloutta, kun taksamittarin keräämä data voidaan toimittaa muokkaamattomana järjestelmään. Taksamittaritoimittajan näkökulmasta tietojen toimittaminen tällä tavalla ei ole haastavaa, sillä tieto kerätään jo nyt sähköisessä muodossa taksamittarin avulla ja kannatamme tällaisen järjestelmän rakentamista.

Taksamittarin käyttö mahdollistaa myös ajoneuvon kilometrien seuraamisen vuoron ulkopuolella, joka mahdollistaa tarkemman seurannan ajoneuvon ammattikäytön ja yksityiskäytön osalta. Taksamittarin pakollinen käyttö täten helpottaisi myös Traficomien taksiliikenteen

tiedonantovelvoitteen täyttymistä ja antaa muita laitteita luotettavampaa tietoa ajoneuvon käytöstä.

Taksiliikenne on Suomessa luvanvaraista toimintaa, aivan kuten myös taksamittareiden asennus. Ja siksi väärinkäytösten mahdollisuus pienenee, kun vain viranomaisilla on käyttökelpoiset ja tehokkaat järjestelmät valvontaan. Taksimittarille on olemassa selkeä määrittely, mutta nykyisin myös sallitulle muulle vastaavalle laitteelle sitä taas ei ole, eikä niiden asennus- ja huoltotyöt ole luvanvaraista Traficom valvomaa toimintaa kuten taksamittarien on.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

-

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?

-

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

-

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?

-

Mäkäräinen Timo
Titec Oy