

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Uber arvostaa mahdollisuutta osallistua tähän julkiseen kuulemiseen taksisääntelystä.

Uber on maailmanlaajuinen alusta, joka yhdistää lisensoidut taksiyrittäjät matkustajiin, jotka haluavat käyttää näiden yrittäjien kuljetuspalveluja. Uber on perustamisestaan lähtien tuonut innovaatioita taksialalle ympäri maailmaa. Olemme tehneet mahdolliseksi varata taksin napin painalluksella, mikä on tarjonnut sekä suurta mukavuutta matkustajalle ja kuskille että ratkaisut monia alan taustalla olevia haasteita:

- Läpinäkyvyys: matkustajat tietävät tarkalleen, mitä he maksavat tilatessaan matkan. He tietävät, kuka heidän kuljettajansa on ja miten muut matkustajat ovat

arvioineet heidän palvelunsa laadun.

- Yhteinen vastuu: Matkansa jälkeen matkustajat saavat aina laskun ja tiedon kuljetusta reitistä. Ja niissä harvinaisissa tapauksissa, joissa jokin menee pieleen matkan aikana, heillä on kaikki tarvittavat tiedot, jotta kuljettaja voidaan saattaa vastuuseen. Samoin kuljettajilla on täydellinen näkyvyys matkustajan arviointiin ja he voivat myös saattaa matkustajan vastuuseen, jos jotain tapahtuu.

- Turvallisuus: Vuosien varrella Uber on lisännyt useita turvallisuusominaisuuksia, mukaan lukien toiminnon, jolla voi jakaa sijaintinsa reaaliajassa ystävän tai sukulaisen kanssa.

- Säännösten noudattaminen: Uber pitää kirjaa kaikesta rahaliikenteestä, tarjoten taksiyrittäjille hyödyllisiä yhteenvetoja verojen ilmoittamiseen ja veroviranomaisille tarvittavat tiedot näiden verojen vahvistamiseksi.

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?

Uber tukee pakollista koulutusta kuljettajille, kunhan kustannukset ovat kohtuullisia (sekä ajallisesti että rahallisesti) ja koulutus palvelee konkreettista tarkoitusta. Konkreettisesti näemme lisäarvoa koulutuksessa, joka koskee suoraan laista johtuvia vaatimuksia (esim. syrjimättömyys) sekä palvelun laatua ja käytöstä, joita yhteiskunta odottaa kuljettajalta. Uber vastustaa koulutusvaatimuksia, jotka ovat vanhentuneita tai epäolennaisia taksinkuljettajan toiminnan kannalta (esim. koulutus siitä, miten navigoida kartan avulla tai turistinähtävyyksien luettelon ulkoa opettelu).

Uber ei vastusta koulutusta, jolla varmistetaan riittävät kielitaidot, mutta huomauttaa, että 'riittävän' tulisi olla määritelty kohtuullisella ja suhteellisella tavalla. Sovelluksemme on saatavilla useilla kielillä ja se kääntää automaattisesti viestinnän kuljettajan ja matkustajan välillä tarvittaessa. On tärkeää voida tehdä itsensä ymmärretyksi, mutta muistutamme samalla myös, että taksiala tarjoaa työmahdollisuuksia ihmisille, joilla on haasteita muilla työmarkkinoiden osa-alueilla. Kielivaatimusten tulisi olla kohtuullisia ja saavutettavissa.

Lopuksi, kun kyse on nykyisten kuljettajien koulutuksesta, Uber katsoo, että hallituksen tulisi tunnistaa näiden kuljettajien kokemus sekä tehdyt investoinnit. Erilainen, paljon kevyempi koulutus soveltuu tähän paremmin. Tässä ei pitäisi tehdä eroa ennen tai jälkeen vuoden 2018 alalle tulleiden kuljettajien välillä. Vuodesta 2018 on jo kuusi vuotta ja kuten ministeriö toteaa, lainsäädäntö on muuttunut.

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?

Uber ei vastusta ehdotettuja muutoksia, mutta kyseenalaistaa, vähentäisikö kahden kokeen järjestäminen todella riskiä siitä, että koekysymykset tulevat julki (verrattuna yhteen kokeeseen). Jos on mahdollista kopioida 55 kysymystä yhdestä kokeesta, emme ymmärrä, miksi olisi merkittävästi vaikeampaa kopioida kahdesti 30 kysymystä? Ellei ole aitoa syytä olettaa, että petokset vähenevät, Uber suosittelisi yhtä koetta vähentääkseen kuljettajilta vaadittavaa ajankäyttöä.

Uskomme, että ministeriön suositukset koskien epäonnistuneita yrityksiä ja vilppiä ovat kohtuullisia. Uber kuitenkin ehdottaisi, että ministeriö huomioisi lieventävät olosuhteet (esim. jos joku sairastuu kokeen aikana eikä pysty suorittamaan sitä loppuun). Samoin Uber kehottaisi, että 30 päivän odotusaika olisi todella 30 päivää (ensimmäisen kokeen ja toisen kokeen välinen aika eikä aika, joka alkaa siitä hetkestä, kun tulokset saadaan ja milloin on mahdollista osallistua seuraavaan kokeeseen).

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 järjestäville tahoille 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?

Uber ei vastusta värillisiä kilpiä, mutta on samaa mieltä ministeriön esittämistä kysymyksistä, kuten tarjoavatko ne todella riittävästi lisäarvoa, jotta niiden kustannukset olisivat perusteltuja? Ruotsissa

ja Alankomaissa käytetään värillisiä kilpiä. Taksiajoneuvojen on käytettävä erityisiä keltaisia rekisterikilpiä ensin mainitussa ja sinisiä jälkimmäisessä. Uber ehdottaa, että ministeriö ottaa yhteyttä kyseisten maiden liikenneministeriöihin kysyäksään, uskovatko näiden maiden hallitukset niiden tuovan lisäarvoa.

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?

Uber ymmärtää ministeriön tarkoitukset, mutta esittää huolensa siitä, että tämä toimenpide, jos sitä ei toteuteta hyvin, voisi estää innovatiivisten palvelukonseptien lanseeraamisen Suomessa. On olemassa useita kansainvälisiä esimerkkejä kolmansista osapuolista, jotka tarjoavat lisensoituja taksiajoneuvoja vuokralle lisensoituille taksirytyksille. Vaikka perinteisesti nämä vuokrasopimukset ovat usein olleet pidempiä ajanjaksoja (kuukausia tai vuosia), näemme uusia kehityssuuntia (erityisesti nollapäästöajoneuvojen kanssa), joissa vuokrausta tarjotaan osaksi päivää tai jopa tunneiksi. Tällaiset palvelukonseptit eivät ole vain päteviä liiketoimintamalleja rytyksille, vaan ne tarjoavat myös erittäin houkuttelevan vaihtoehdon osa-aikaisille kuljettajille. Lisäksi nämä lyhyet vuokrasopimukset ovat myös keskeisessä roolissa siirtymässä nollapäästöiseen taksimarkkinaan. Siksi Uber suosittelee määrittelemään 'yksinoikeudellisen hallinnan' siten, että nämä uudet konseptit eivät esty. Ajoneuvoa ei varsinkaan tulisi rajoittaa yhteen lisenssiin ja päinvastoin.

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?

-

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Uber tukee nykyisen julkisen rekisterin parantamista. Koska haluamme, että vain lisensoidut kuljettajat ja toimijat voivat käyttää sovellustamme, tukisimme järjestelmää, joka ilmoittaa Uberille automaattisesti, kun taksilupa keskeytetään tai peruutetaan, tai vastaavasti, joka sallii Uberin vahvistavan - laajassa mittakaavassa - lisenssien voimassaolon (esim. API:n kautta).

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?

Uber haluaa huomauttaa, että taksamittarin perimmäinen tarkoitus on suojata kuluttajia hyväksikäytöltä ja petoksilta. Se toimii laitteena, jonka näyttämään tietoon matkustaja voi luottaa siinä, että hinta on oikea ja että se objektiivisesti laskee matkan hinnan, jos se perustuu mitattuun aikaan ja etäisyyteen. Tämä ei ole relevanttia ennakkoon varattujen matkojen osalta, koska matkustaja tietää silloin aina tarkan hinnan ennen matkan vahvistamista. Koska taksamittari ei tuo lisäarvoa näissä tilanteissa, Uber uskoo, että olisi kohtuutonta vaatia kuljettajia investoimaan tällaiseen laitteeseen. Uber suosittelee vahvasti, että käyttöön ei oteta uusia vaatimuksia etukäteen tilatuille kiinteähintaisille matkoille.

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?

-

Nummi Sanni
Uber Finland Oy