

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto ja toivomme, että näkemyksemme otetaan huomioon jatkovalmistelussa.

Kannatamme pääosin ehdotettuja muutoksia. Painotamme teknologianeutraaliutta, uusien teknologioiden laillisia edellytyksiä synnyttää uudenlaisia palveluita markkinoille, sekä kuluttajan kannalta hyvää ja reilua kilpailua. Kuljettajien sekä yritysten vaatimustasoa on hyvä tarkastella säännöllisin väliajoin lainsäädännön näkökulmasta, mutta tulee huomioida, ettei vaatimukset aseta tarpeetonta kuormitusta jo alalla toimiville rehellisille kuljettajille sekä yrityksille, jotta kilpailukyky säilyisi. Tulee myös muistaa että uusia taksirytyksiä alalle tarvitaan jatkossakin, joten edellytyksiä ja alalle tulon houkuttelevuutta ei saa hukuttaa liiallisella byrokratialla.

Vuoden 2018 taksisääntelyn alasajosta on kuusi vuotta aikaa ja tämän hetkiset korjaussarjat ovat olleet oikeansuuntaisia. Se että taksisääntelyä tarkastellaan säännöllisin väliajoin, on kannatettavaa ja oppikirjan mukaista.

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?

Pidämme tärkeänä, että taksinkuljettajan ajoluvan saamisessa otetaan huomioon hakijan rikostausta. On perusteltua lisätä tietyt aserikokset sekä maksuväline- ja petosrikokset ajoluvan saamisen esteeksi, sillä nämä rikokset voivat viitata henkilön luotettavuuteen ja kykyyn toimia vastuullisesti taksinkuljettajana. Taksinkuljettaja on merkittävässä vastuussa matkustajien turvallisuudesta ja luotettavuudesta, joten näiden rikosten sisällyttäminen esteisiin on perusteltua.

Muutosehdotukset voisivat johtaa siihen, että ajoluvan saaminen vaikeutuu niille henkilöille, joilla on taustallaan vakavia rikoksia. Tämä voisi parantaa taksipalveluiden turvallisuutta ja lisätä matkustajien luottamusta palveluun. Toisaalta, jos kriteerit ovat liian tiukat, se voi vähentää uusien kuljettajien määrää ja vaikeuttaa yrittäjien kykyä palkata riittävästi työvoimaa, mikä voisi heikentää palvelujen saatavuutta erityisesti ruuhka-aikoina ja syrjäseuduilla.

Aserikosten sekä maksuväline- ja petosrikosten lisäksi on syytä harkita myös muiden rikosten sisällyttämistä ajoluvan saamisen esteeksi. Näitä voisivat olla:

Huumerikokset: Näiden rikosten tausta voi viitata henkilökohtaisiin ongelmiin, jotka voivat vaikuttaa kykyyn toimia turvallisesti ja luotettavasti kuljettajana.

Väkivaltarikokset: Taksinkuljettajan tehtävä vaatii rauhallisuutta ja kykyä käsitellä haastavia tilanteita ilman väkivallan käyttöä.

Seksuaalirikokset: Näiden rikosten tausta on erityisen vakava, kun otetaan huomioon taksinkuljettajan läheinen vuorovaikutus asiakkaiden kanssa.

Liikenteen vaarantaminen ja vakavat liikenneturvallisuusrikokset: Näiden rikosten huomioiminen on oleellista liikenneturvallisuuden kannalta.

Lopuksi haluamme korostaa, että vaikka rikostaustan huomioiminen on tärkeää, on myös syytä varmistaa, että järjestelmä mahdollistaa henkilön kuntoutumisen ja uuden alun ottamisen tietyn ajan kuluttua rikoksesta.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Pidämme tärkeänä, että ajoluvan peruuttamisen ehdot ja keinot ovat riittävän selkeät ja oikeudenmukaiset, jotta ne varmistavat luotettavan taksipalvelun, mutta samalla tukevat kuljettajien oikeusturvaa.

Peruuttamisen ehdot:

Toistuvat rikkomukset: Nykyiset ajoluvan peruuttamisen ehdot, jotka liittyvät toistuviin rikkomuksiin, ovat perusteltuja. On tärkeää, että toistuvasti sääntöjä rikkovilta kuljettajilta voidaan peruuttaa lupa. Ehdotuksia voitaisiin tarkentaa esimerkiksi määrittelemällä tarkemmin, mitä pidetään toistuvina rikkomuksina ja millainen määrä rikkomuksia johtaa lupien peruuttamiseen.

Vakavat rikkomukset: Ajolupa tulisi voida peruuttaa heti vakavien rikkomusten, kuten väkivalta- tai seksuaalirikosten, sekä vakavien liikenneturvallisuusrikkomusten johdosta. Tällaiset rikkomukset osoittavat selvästi henkilön kyvyttömyyttä toimia luotettavana ja turvallisena kuljettajana.

Huume-testit ja terveystarkastukset: Ajoluvan saaneilta kuljettajilta tulisi vaatia säännöllisiä terveystarkastuksia ja tarvittaessa huume-testejä, erityisesti, jos on epäilyksiä kuljettajan terveydentilasta tai päihteiden käytöstä. Luvan peruuttaminen olisi mahdollista, jos kuljettaja ei täytä näitä vaatimuksia.

Peruuttamisen keinot:

Selkeä prosessi ja valitusmahdollisuus: Ajoluvan peruuttamisen prosessin tulisi olla selkeä ja läpinäkyvä. Kuljettajilla tulisi olla mahdollisuus valittaa päätöksestä, ja heidän tulisi saada oikeudenmukainen käsittely. Tämä auttaa varmistamaan, että väärinkäytöksiä ei tapahdu ja että kuljettajien oikeusturva säilyy.

Väliaikainen peruutus: Joissakin tapauksissa voi olla tarpeen käyttää väliaikaisia peruutuksia, kunnes asia on tutkittu tarkemmin. Tämä voisi olla hyödyllistä tilanteissa, joissa on epäilyksiä rikkomuksista, mutta ei vielä lopullista näyttöä.

Ennaltaehkäisevät toimet: Sen sijaan, että keskitytään pelkästään lupien peruuttamiseen, olisi tärkeää panostaa myös ennaltaehkäiseviin toimiin, kuten koulutukseen ja valvontaan, jotta kuljettajat tietävät tarkalleen, mitä heiltä odotetaan ja miten heidän tulee toimia.

Ajoluvan peruuttamisen ehtojen ja keinojen muuttaminen tietyiltä osin on perusteltua matkustajien turvallisuuden ja palvelun laadun varmistamiseksi. Samalla on tärkeää säilyttää kuljettajien oikeusturva ja tarjota selkeät ohjeet ja prosessit, joita noudatetaan

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?

Taksinkuljettajan pakollinen koulutus ei missään nimessä ole pahitteeksi ja se lisäisi takuulla alan luotettavuutta ja kuljettajien ammattitaitoa. Yritykset jotka panostavat laatuun ja luotettavuuteen, käyttävät jo resurssiaan kuljettajiensa osaamisen ylläpitämiseen mutta monessa yrityksessä kuljettajan taitoja saatetaan pitää merkityksettömänä tekijänä.

Hyödyt:

Parantunut laatu ja turvallisuus: Pakollinen koulutus voisi merkittävästi parantaa kuljettajien osaamistasoa, mikä johtaisi parempaan palvelun laatuun ja matkustajien turvallisuuteen. Koulutus voisi sisältää asiakaspalvelutaitoja, liikennesääntöjen tuntemusta ja ensiaputaitoja.

Lisääntynyt luotettavuus: Kuluttajien luottamus taksipalveluihin kasvaisi, kun he tietävät, että kaikki kuljettajat ovat käyneet läpi tietyt koulutusvaatimukset. Tämä voisi parantaa taksialan mainetta ja houkutellessa lisää asiakkaita.

Haitat:

Kustannukset ja kynnys alalle tuloon: Pakollinen koulutus nostaisi alalle tulon kynnystä ja lisäisi kuljettajaksi ryhtymisen kustannuksia. Tämä voisi johtaa siihen, että osa potentiaalisista uusista kuljettajista ei ryhdy alalle, mikä voi vaikeuttaa työvoiman saatavuutta.

Työvoiman saatavuus: Erityisesti syrjäseuduilla ja ruuhka-aikoina pakollinen koulutus voisi vähentää saatavilla olevien kuljettajien määrää, mikä voisi heikentää palveluiden saatavuutta.

Vaikutukset eri alueilla ja palveluihin:

Pakollisen koulutuksen vaikutukset voisivat korostua erityisesti syrjäseuduilla, joissa työvoiman saatavuus on jo ennestään haasteellista. Kaupunkialueilla vaikutukset saattaisivat olla vähäisempiä, koska työvoimapotentiaali on suurempi.

Koulutuksen sisältö ja kesto:

Jos koulutus säädettäisiin pakolliseksi, sen sisältö ja kesto tulisi rakentaa kattavaksi mutta kohtuulliseksi. Ehdotamme seuraavaa:

Peruskoulutus: Sisältäisi asiakaspalvelutaitoja, liikennesääntöjen tuntemusta, paikallistuntemusta, turvallisuus- ja ensiaputaitoja.

Erityisryhmien kuljettajakoulutus: Tämä voitaisiin pitää erillisenä sillä kaikilla markkina-alueilla ja kaikki taksinkuljettajat eivät kuljeta erityisryhmiin kuuluvia asiakkaita. Toki pakollisessa koulutuksessa olisi hyvä kouluttaa perusteet liikunta-rajoitteisten kanssa toimimiselle taksinkuljettajan työssä.

Kenelle koulutus säädettäisiin pakolliseksi?

Uudet kuljettajat: Pakollinen koulutus tulisi koskea kaikkia uusia alalle tulevia kuljettajia. Tämä varmistaisi, että kaikki uudet kuljettajat täyttävät samat laatuvaatimukset.

Vuoden 2018 jälkeen tulleet kuljettajat: Voitaisiin harkita kevennettyä koulutusta siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytyksenä niille kuljettajille, jotka ovat tulleet alalle vuoden 2018 jälkeen.

Jatkokoulutus:

Erillinen jatkokoulutus voisi olla tarpeellinen esimerkiksi viiden vuoden välein, jotta kuljettajat pysyvät ajan tasalla uusimmista säännöistä, teknologioista ja asiakaspalvelukäytännöistä.

Yhteenveto:

Pakollinen koulutus voisi parantaa palvelun laatua ja turvallisuutta, mutta samalla se voisi nostaa alalle tulon kynnystä ja vaikuttaa työvoiman saatavuuteen erityisesti syrjäseuduilla. Koulutuksen sisältö ja kesto tulisi suunnitella huolellisesti, ja erityisryhmien kuljettajakoulutus voitaisiin sisällyttää peruskoulutukseen tai järjestää erillisenä lisäkoulutuksena. Pakollinen koulutus tulisi säätää uusille kuljettajille ja kevennettynä vuoden 2018 jälkeen tulleille kuljettajille, ja jatkokoulutus voisi olla tarpeen kuljettajien osaamisen ylläpitämiseksi.

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?

Taksinkuljettajan koetta tulisi kehittää kattamaan laajemmin kuljettajan taidot ja valmiudet. Kokeen suorituskertoja tulisi rajata ja hylättyjen suoritusten jälkeen asettaa karenssi. Vilpistä seuraavaa karenssiaikaa tulisi pidentää, ja myös jälkikäteen havaitusta vilpistä tulisi voida asettaa seuraamuksia. Näillä toimilla voidaan parantaa kokeen laatua ja varmistaa, että taksinkuljettajiksi päätyvät vain pätevät ja rehelliset henkilöt.

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?

Kannatamme tätä ehdotusta

3.3 Yrittäjäkoe

Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomien vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestävillä tahoilla ja kokeen suorittajille?

Näemme yrittäjäkokeen siirtämisen Traficomien vastuulle potentiaalisena muutoksena, joka voisi yhtenäistää ja parantaa kokeen laatua ja luotettavuutta.

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?

Olemme sitä mieltä että taksivalaisin on jo riittävä taksin tunnus. Mikäli taksin tunnistettavuuteen tarvii parannuksia lisäkivillä, ulkomailta tutut lisäkivet tai tuulilasitarrat voisivat olla parempi, hallinnollisesti kevyempi sekä kustannustehokkaampi vaihtoehto.

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

Tämä ehkä tuottaisi vaikeuksia jos ajoneuvon haluaa vuokrata toiselle yritykselle, miten huomioidaan vara-auton käyttö?

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

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

Rekisteritunnuksen kytkemisestä liikennelupaan ei olisi haittaa valvonnan kannalta. Traficom kerää nyt jo tiedot liikenneluvanhaltijoilta liikenteessä käytettävien ajoneuvojen rekisteritunnuksista.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Julkinen rekisteri josta voisi vaivattomasti tarkistaa onko liikenteessä käytettävä ajoneuvo rekisteröity ja vakuutettu luvanvaraiseksi olisi tervetullut. Tässä kuitenkin tulee huomioida esimerkiksi elinkeinoharjoittajan yksityisyys.

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 tulee olla tuntuvia suhteessa rikkomuksen vakavuuteen.

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?

-

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?

Emme katsoisi pahitteeksi sitä että esimerkiksi välityskeskusten sisällä kannustettaisiin autoilijoita tasaamaan tarjontaansa vallitsevaan kysyntään siten että saatavuutta riittäisi jokaiselle vuorokauden tunnille.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Julkisesti tuettu päivystys on tervetullutta alueille jossa ei ole julkista liikennettä saatavilla eikä taksi voi toimia markkinaehtoisesti.

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 tunnistaneet 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?

Kiitämme vielä mahdollisuudesta lausua. Ehdotetut muutokset ovat oikeansuuntaisia ja kattavia. Kuten kilpailu- ja kuluttajavirasto on aikaisemmissa selvityksissään sekä lausunnoissaan todennut, on ymmärrettävää, että alalla toimivat välitysyhtiöt sekä ennen vuoden 2018 taksiuudistusta toimineet yritykset kannattavat sellaisia uudistuksia, jotka parantaisivat heidän kilpailuasemaansa vapaassa markkinassa. Tästä syystä monissa muissa lausunnoissa korostetaan muun muassa pakollisuutta kuulua välitysyhtiöön tai pakollisuutta hankkia taksamittari. Haluamme kuitenkin huomauttaa, että tämän kaltaiset uudistukset voivat rajoittaa uusien toimijoiden pääsyä markkinoille ja siten vähentää kilpailua ja kuluttajan etua. On tärkeää, että sääntely tukee markkinoiden avoimuutta ja mahdollistaa uusien, innovatiivisten palveluntarjoajien syntyminen.

Meidän näkemyksemme mukaan sääntelyä tulisi kehittää siten, että se tasapainottaa turvallisuuden, luotettavuuden ja avoimen kilpailun edistämisen.

Lisäksi haluamme korostaa, että kaikkien uudistusten tulee ottaa huomioon myös kuljettajien ja yrittäjien näkökulma. On tärkeää, että sääntely tukee yrittäjien mahdollisuuksia toimia kannattavasti ja että se edistää reilua kilpailua ja tasapuolisia toimintaedellytyksiä kaikille markkinatoimijoille.

Lopuksi toteamme, että jatkuva dialogi viranomaisten ja alan toimijoiden välillä on ensiarvoisen tärkeää. Uskomme, että yhdessä voimme kehittää taksialaa siten, että se palvelee sekä kuluttajia että yrittäjiä parhaalla mahdollisella tavalla.

Seurujärvi Mikko
Pohjan Group Oy