

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

On hyvä, että ministeriö pyrkii korjaamaan täysin epäonnistunutta vuoden 2018 voimaan tullutta taksilakia. Alan luottamus on saatava palautettua, ja rehellisen yrittämisen tulee turvata kohtuullinen toimeentulo yrittäjälle. On myös otettava huomioon huoltovarmuustekijät lakia valmisteltaessa. Perinteisten toimijoiden katoaminen alalta vaarantaa tämän. Kaikille on saatavat yhtenäiset pelisäännöt.

Valvontaa on lisättävä, ja se on saatava mahdollisimman automaattiseksi.

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?

Arviomuistiossa mainitut keskeiset muutosehdotukset ovat kannatettavia. Niiden lisäksi esitämme lisättäväksi ainakin järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistuminen, luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen, toimiminen ilman taksinkuljettajan ajolupaa, kansalliseen turvallisuuteen liittyvät ja lapsiin kohdistuvat rikokset.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Kannatamme esivalmistelun aikana esille tulleen esityksen jatkovalmistelua ajoluvan pysyvästä peruuttamisesta. Poliisilla tulee olla nykyistä laajempi mahdollisuus ajoluvan peruuttamiseen.

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?

Kannatamme arviomuistiossa esillä ollutta pakollista 21 tunnin koulutusta. Erillisryhmien koulutus voidaan hyvin jättää erilleen tuosta koulutuksesta.

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?

Arviomuistiossa mainitut keskeiset muutosehdotukset ovat kaikki kannatettavia.

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?

Arviomuistiossa mainitut keskeiset muutosehdotukset ovat kaikki kannatettavia.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Arviomuistiossa mainitut keskeiset muutosehdotukset ovat kaikki kannatettavia.

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?

Arviomuistiossa mainitut keskeiset muutosehdotukset ovat kaikki kannatettavia.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Värillisistä rekisterikilvistä ei ole minkäänlaisia todellisia haittavaikutuksia. Arviomuistiossa esillä olleet kustannukset ovat mitättömän pieniä verrattuna saataviin hyötyihin. Traficom kerää jo nyt liikenneluvan tarkastusmaksuna 100 euroa vuodessa / liikennelupa (yhteensä noin miljoona euroa). Kilpien tuomat kustannukset ovat vain noin 10 € / auto.

Värilliset kilvet lisääisivät luottamusta ja helpottaisivat alan omavalvontaa. Asiakas voisi helposti ja luotettavasti tunnistaa auton luvalliseksi taksiksi, ja näillä kilvillä varustettu auto täyttäisi kaikki taksille asetetut vaatimukset.

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?

Arviomuistiossa mainitut keskeiset muutosehdotukset ovat kaikki kannatettavia.

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?

Arviomuistiossa mainitut muutosehdotukset ovat kannatettavia. Sähköinen ilmoittaminen tekee asiasta helppoa ja yksinkertaista.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Julkiset rekisterit lisääisivät läpinäkyvyyttä, helpottaisivat huomattavasti valvontaa ja torjuisivat omalta osaltaan myös harmaata taloutta.

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?

Arviomuistion ehdotukset ovat kannatettavia. Lisäksi ehdotamme, että toistuvista rikkeistä seuraisi korotettu liikennevirhemaksu tai sakko. Yleisesti ottaen muistakin rikkeistä tulisi voida seurata edellä mainitut sanktiot.

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 (kassakone) tulisi säätää pakolliseksi kaikissa autoissa, riippumatta siitä, otetaanko kyyti vastaan sovelluksella tai ei. Taksamittari on ainoa luotettava laite keräämään ajosuoritteista saatavaa dataa sekä auton sijaintitietoja. Kyseiset tiedot vähentävät merkittävästi harmaata taloutta sekä ennaltaehkäisevät mahdollisia autossa tapahtuvia rikoksia. Kyseiset tiedot pitäisi myös säätää lähettämään ennalta määrätyn muotoista ja selkokielistä dataa reaaliaikaisesti suomalaiselle toimijalle, josta eri viranomaiset saavat ne helposti luettua. Taksamittarin hankintakustannus on erittäin maltillinen eikä muodosta liikaa estettä alalle tulemiseen. Edullisimmillaan taksamittarin voi liisata muutamalla kympillä kuukaudessa tai ostaa noin tuhannella eurolla omaksi.

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 ajovurojen 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?

Arviomuistio oli oikean suuntainen. Kuitenkin valvonta ja toimenpiteet harmaan talouden estämisen osalta jäivät muistiossa liian pienelle huomiolle. Alalle pitäisi saada sellainen laki, joka mahdollistaisi samat pelisäännöt kaikille toimijoille.

Tanskassa ja Norjassa alan vapautumisen yhteydessä muut toimenpiteet ehkäisivät tehokkaasti mm. harmaata taloutta. Niissä määrättiin mm. taksamittarit ja välitysyhtiöön kuulumisen pakolliseksi.

Kaikissa muissa Pohjoismaissa sekä esimerkiksi Kreikassa, Espanjassa ja useassa muussakin Euroopan maassa on takseissa käytössä erilliset kilvet sekä taksamittarit myös alustatalouden autoissa.

Mikäli taksamittaripakkoa ja omia rekisterikilpiä ei alalle saada, mielestämme kaikki muut parannusehdotukset jäävät merkityksettömiksi.

Järves Ari
Helsingin Taksiautoilijat ry