

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Moi,

Edustamme Helsingin Satama Oy:tä tässä lausunnossa.

Olemme kilpailuttaneet taksikaistat Helsingin Sataman terminaalien edustalla ensimmäisen kerran v. 2019 ja nyt kilpailutetut taksit toimivat neljässä eri kohteessa - Länsisatamassa, Katajanokalla, Olympiaterminaalilla ja Hernesaaren risteilylaiturilla.

Koemme, että tämä kilpailutus on edistänyt liikennettä ja ongelmatilanteita terminaalien edustalla. Tämä on kuitenkin valitettavasti ollut viimeiset 5 vuotta kissahiiri -leikkiä näiden sopimuksettomien kuskien kanssa. Tässä allekkain muutamia pointteja, jotka koemme haasteiksi:

- Osa kuskeista ei edusta mitään yritystä - täten heitä ei määrittele mitkään laatuksiteerit
- Liikennesääntöjen noudattaminen on heikolla tasolla - otetaan kyytiin pysäköintialueilta, houkutellessaan matkustajia terminaalien edustoilla.
- Aggressiivinen käytös matkustajia sekä sataman edustajia / palveluntuottajia kohtaan. Tämä on sisältänyt mm. uhkailua pahoinpitelyllä, päälle ajamista, kiinni käymistä ja viimeisimpänä uhkasivat Taxi pointin edustajaa raiskauksella ja haukkuivat huoraksi jne..
- Puutteellinen hinnoittelu / huijaaminen
- Paljon autoilijoita, jotka ei löydy mistään taksirekisteristä tai eivät ole Taxi pointin sopimuskumppaneita, joten heidän sanktioiminen on lähes mahdotonta. Näin ollen tietyt kuskit ovat jatkaneet häiriköintiä useammista huomautuksista huolimatta.

Nämä ovat pääasiallisia ongelmia, joita olemme havainneet viime vuosien aikana. Näkemyksemme mukaan parasta olisi, että kaikki taksikuskit olisivat jonkin Taksiliiton tai viranomaistahon alla, siten, että väärinkäytöksestä, uhkailusta tai muusta vastaavasta pystytään sanktioimaan. Näemme myös, että taksikusiksi pääseminen on aivan liian helppoa ja palvelunlaatu sitä myöten on katastrofaalista paikoitellen. Käytännössähän tämä nyt tarkoittaa, että taksipalveluiden vapauttaminen ei todellakaan ole toiminut halutulla tavalla.

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?

Harmaan talouden estämisen näkökulmasta maksuväline ja petosrikoksista tulisi olla esteitä ajoluvulle. Kuskeille voisi olla vaatimuksena esim turvaselvitys.

Tässä allekkain mielestämme ehdottomasti sellaiset rikokset jotka pitäisi olla esteenä ajoluvulle:

- Vakava pahoinpitely / raiskaus
- Törkeä liikenteenvaarantaminen
- Törkeä rattijuopumus

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Nykyiset peruuttamisen ehdot ovat melko laveat ja niihin olisi hyvä saada selkeyttä.

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?

Mielestämme koulutus pitäisi olla jokaisella taksikusilla, jotta voidaan oikeasti olla ylpeitä suomalaisesta palvelukulttuurista. Nyt taksiala ei valitettavasti tätä kunniamainintaa saa.

Suomen kielentaito tulisi olla kohtuullinen / perusteet.

Koulutuksen sisällössä olisi erityisen tärkeää olla: matkustajan palveleminen (asiakaspalvelu perusteet), erityisryhmät, liikennesäännöt, erityiskohteet, omat oikeudet, talousoppi (taksiala).

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?

Jälkikäteen havaitusta vilpistä pitäisi ehdottomasti 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?

Kyllä ehdottomasti.

Jos nämä asiat otetaan huomioon ja se osataan tuoda esille asiakkaille, niin varmasti luo turvallisuuden tunnetta ja luottamusta palveluun.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Mielestäni viranomaistaho on oikea järjestämään kokeet ja hallinnoimaan taksilupia. Traficom voisi toki käyttää ulkopuolista alihankintaa kokeen järjestelyihin, mutta heillä olisi rekisterin hallinnointi esimerkiksi.

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?

Pätevyysvaatimus voisi olla esim. 10v taksialalla kokemusta, kokemus inva-auton ajosta jne. Ajokouluopetus taustasta olisi varmasti myös hyötyä.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Täten ainakin asiakas tietäisi, että Taksi on ns. virallinen autoilija. Kuulostaa hyvältä ajatukselta.

Poliisin valvonnassa? Rekisterikilpi tulisi olla kuten normaalistikin sidottu ajoneuvoon.

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

-

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupa

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

Valvonta olisi huomattavasti helpompaa. Monet kuskit ajavat samalla autolla, joten se voi olla sinänsä hankaloittava tekijä, jos esim yksi viidestä kuskista sekoilee rekisteritunnuksella ja muut ajavat sääntöjen mukaisesti. Toki tämä asettaa jokaisen yhteiskäyttöauton omistajan myös vastuulliseksi ja täten varmasti rikkeet vähenisivät.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Tämä olisi meidän kaltaisen toimijan näkökulmasta erittäin hyvä, jotta saataisiin kuskit jälkikäteenkin kiinni. Esimerkkeinä vaikka omaisuuden vahingoittaminen tms.

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?

Näemme, että taksamittari olisi hyvä olla jokaisessa taksissa. Poikkeuksena ainoastaan sellaiset applikaatio pohjaisia ajoja tekevät ajoneuvot, jossa hinta on määritelty etukäteen ja maksettu etukäteen.

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?

Arviomuistio oli oikeansuuntainen ja hyvin kattava.

Matkustajaliikennettä tekevät yritykset pääasiassa näkevät isoimmaksi haasteeksi kuskien huonon käytöksen ja pelisääntöjen rikkomisen. Näemme, että näihin tulisi löytää paremmat keinot puuttua.

Sannemann Leonard
Helsingin Satama Oy - Matkustajaliiketoiminta