

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta jättää lausuntonne Taksisääntelyä koskevaan Arviomuistiota.

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?

Värillinen rekisteritunnus auttaisi tunnistamaan luvanvaraiset taksit.

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?

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?

-

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 ehdottomasti säätää pakolliseksi useampiin ajoihin kuin mitä laki nykyisin edellyttää.

Keskustelut taksamittarin tarpeellisuudesta on jatkunut vuosia, jos ei vuosikymmeniä. Yhteistä taksialalle Euroopassa ja muualla on se, että taksamittari on ollut yleisesti käytössä taksi-autoissa. EU:ssa on päästy kohtuullisen yhteneväiseen toimintamalliin, kun taksamittari on säädetty osaksi Euroopan Mittauslaitedirektiiviä (MID).

Vaikka Arviomuistiossa huomioidaan taksamittari lähinnä kuluttajansuojan näkökulmasta, on arviomuistiossa kuitenkin otettu harmaan talouden välttäminen yhdeksi tekijäksi. Haluaisimme myös, että jatkotoimenpiteitä mietittäessä huomioitaisiin, että taksamittari on taksiyrittäjän keskeinen apuväline raportoinnin, yrityksen toiminnan seuraamiseen sekä työntekijöiden palkanmaksun perusteisiin.

Matkan hinnan määrittäminen taksamittarin avulla on vähenemässä aivan kuten muistiossa todetaan uusien teknologioiden avulla. Hinnan muodostaminen toisessa järjestelmässä on Mittauslaitedirektiivin mukaisissa laitteissa täysin normaali toiminto eikä tämä rajoita digitaalisten palveluiden käyttöä.

Voidaan myös todeta, että jos taksamittari on vapaaehtoinen taksissa, niin vaikuttaako tämä myös muiden Mittauslaitedirektiivin alaisiin tuotteisiin. Miksi taksiliikenteessä direktiivin alaisen laitteen käyttö olisi vapaaehtoista, jos muut direktiivin alaiset laitteet ovat pakollisia?

Arvomuistion kysymykseen; Saako käytössä olevista lain mukaisista muista laitteista ja järjestelmistä yhtä kattavat tiedot kuin taksamittarista? Vastaus kysymykseen ei ja kyllä.

Kysymyksessä pitää huomioida, että taksien järjestelmät ovat tilausten välittämiseen tarkoitettut ratkaisut ja taksamittarijärjestelmät. Tilausten välittäminen ja tilausten hinta ja maksaminen ovat aikaisemmin olleet erillisiä toimintoja. Digitaaliset palvelut ovat tuoneet tilauksen välitykseen myös matkan hintatiedon, joka maksetaan välityspalvelun kautta.

Taksamittarin tehtävä mittauslaitteena on rekisteröidä autolla ajatut metrit koska auto on liikkunut. Lisäksi taksamittari tallentaa koska ajovuoro on alkanut ja mitä tapahtumia vuorossa on tehty (maksut, tautot) sekä koska vuoro on loppunut. Jos halutaan taksiksi tarkoitettusta autosta kattavat tiedot sen liikkeistä ei taksamittaria tarkempaa laitetta löydy. Taksamittari on ainoa taksiliikenteeseen tarkoitettu Mittauslaitedirektiivin mukainen mittauslaite. Digitaalisista välityspalveluista saadaan kyllä jopa kattavampi tietokokonaisuus mutta on huomioitava, että nämä eivät ole taksiautoon kiinteästi sidottuja.

Taksamittarin tai muun laitteen tai järjestelmän kustannukset kuljettajalle tai yritykselle eivät ole esteenä alalle tuloon.

Toteamme että jos katsotaan taksiryttäjän kulurakennetta ei taksamittarin hinta ole mitenkään merkittävä kustannus. Taksamittarin käyttöikä on 5–10 vuotta joten esim. 5 vuoden käytölle investointihintana 2000 euroa kustannus olisi 400 euroa/vuosi, eli noin 34 euro/kk ja lasketaan 10 vuoden investointina, niin edellä mainitut summat puolittuvat.

Erillinen pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä olisi ehdottomasti hyödyllinen?

Arviomuistiossa kohdassa 5.2 Vaihtoehtoiset toimenpiteet mainitaan ns. taksiliikenteen ”data space” ratkaisusta. Pohjoismaisilla naapurivaltioilla on kaikilla käytössä takseista raportointi niin että se palvelee viranomaisten tarvetta. Ruotsissa on säädetty laki ns. ”Raportointikeskuksista” jotka ovat hyväksytyjä ja sertifioituja palveluja. Yhteistä näissä kaikissa on, että tieto haetaan taksamittareista. Ruotsissa on myös laissa säädetty ns. vaihtoehtoinen laite, jota voidaan käyttää taksamittarin sijaan mutta sellaisia tuotteita ei ole markkinoille syntynyt, koska vastaava laite määritelty tarkasti, ja siten näille ei ole myöskään ole ollut kysyntää.

Myös muissa Euroopan maissa on taksamittaria pidetty laitteena, josta tuotetaan viranomaisia varten tarvittava dataa. Voidaan myös todeta, että digitaalisten palveluiden tuottajat ovat huomanneet, että taksamittaria voidaan hyödyntää helpottamaan näiden palveluntuottajien raportointia.

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?

-

Lyytinen Timo
Taxitec Oy - Timo Lyytinen