

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Bolt toivottaa taksilainsäädännön uudistuksen tervetulleeksi ja näkee, että on suuri tarve mukauttaa lainsäädäntöä nykyaikaisen taksialan toimintaan sekä varmistaa, että ala ylläpitää korkeaa turvallisuuden ja kuluttajien luottamuksen tasoa.

Kiitämme sitä, että Liikenne- ja viestintäministeriö on ottanut alan mukaan pyöreän pöydän keskusteluihin saadakseen kattavan näkemyksen alasta.

Ajankohtana, kun palveluala yleisesti ja erityisesti taksiala muuttuu yhä digitaalisemmaksi, Boltin näkökulmasta on tärkeää, että tulevaisuudessa lainsäädäntömuutoksissa otetaan huomioon nykyiset ja tulevat teknologiset muutokset sekä muutokset kuluttajakäyttäytymisessä. Muussa tapauksessa on selkeä riski, että uusi lainsäädäntö vanhentuu nopeasti. Lisäksi luodaan esteitä alalle pääsyyn, jolla on jo nykyään matalat katteet. Erilaiset verot ja operatiiviset kustannukset (auto, polttoaine, vakuutukset jne.) syövät jo nyt suuren osan kokonaistuloista.

Bolt welcomes an overview of the taxi legislation and sees that there is great need to adapt legislation to how the modern taxi industry works and for the industry to hold a high level of safety and consumer trust.

We welcome the fact that the Ministry of Transport and Communications (Liikenne- ja viestintäministeriö) has included the industry in roundtables to get the collected industry's view.

At a time when the service industry in general and not least the taxi industry is becoming evermore digitized, from Bolt's perspective, it is important that the upcoming legislative changes take current and upcoming technological shifts and changes in consumer behavior into account. Otherwise there is a clear risk that new legislation will become unmodern fast. Furthermore barriers to entry will be created in an industry that already today has low margins. Various taxes and costs for operations (the car, fuel, insurances etc) make up a large share of the total income.

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?

Rikostaustan tulisi yleisesti ottaen olla ajoluvan saamisen esteenä. On olemassa useita esimerkkejä, joissa luvanhakijalle tai potentiaaliselle luvanhakijalle tulisi antaa kielteinen päätös. Esimerkkinä mm. seksuaalirikokset, aseiden väärinkäyttö ja rattijuopumus. Boltin mielestä on yleisesti oltava lista rikoksia, jotka suoraan estäisivät luvan myöntämisen, kuten yllä mainitut.

Kuitenkin tulisi olla tiettyjä rikoksia, jotka estävät henkilön määrääjäksi tai lyhyemmäksi ajaksi. Viranomaisilla pitäisi olla mahdollisuus tehdä kokonaisarvio henkilön soveltuvuudesta ja niin sanotusta 'hyvästä maineesta'. Jotkin rikkomukset tulisi suoraan estää, kun taas toiset eivät välttämättä, riippuen esimerkiksi siitä, tapahtuvatko ne yksityiselämässä vai ammatin harjoittamisen yhteydessä. Pienet rikkomukset ei pitäisi suoraan vaikuttaa, esimerkiksi pieni velka Ulosottoviranomaiselle myöhästyneestä yksityisestä puhelinlaskusta tai velka, joka johtuu maksamattomasta pysäköintivirhemaksusta taksinkuljettajana. Toisin sanoen, on oltava mahdollisuus erottaa yksityiselämän ja ammatillisen roolin välillä olevat rikkomukset.

Having a criminal record must in general affect the possibility of obtaining a taxi license negatively. There are a number of cases where it is evident that a license holder or a presumptive license holder should get rejected. Examples are sexual offenses, gun crimes and drunk driving. On a general level Bolt believes that there should be a number of crimes that directly disqualify as a license holder, among which the aforementioned.

There should however be a larger number of offenses that for a definite or shorter period of time disqualify a person. But there must also exist a possibility for the authorities to make an overall assessment of the suitability of a person and the so called 'good reputation'. Some offences should be directly disqualifying, whereas others may not depending for example on if they happened in private or when practicing the occupation. For example having a small debt to Ulosottolaitos for a

late payment of a private telephone bill, or a debt originating from unpaid parking fine as a taxi driver. That is, there must exist some sort of ventilator for smaller offences and private versus in the occupational role.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

On tarpeen erottaa joukko vakavia rikoksia, joiden tulisi suoraan estää luvan myöntäminen. Esimerkkejä ovat seksuaalinen väkivalta, kidnappaus ja pahoinpitely. Pienempien rikkomusten kohdalla tulisi tehdä kokonaisarvio.

Olisi kuitenkin tärkeää, että Verohallinnolla on taksiryrittäjille suunnattua tietoa, joka on helposti saatavilla ja ymmärrettävää virheiden ja laiminlyöntien välttämiseksi. Taksiryrittäjät ovat suurelta osin yhden henkilön ja yhden auton yrityksiä, joiden on noudatettava laajasti eri sääntöjä. Kaikki toimenpiteet, mitkä helpottaisivat taksiryrittäjiä ymmärtämään omia velvollisuuksiaan yrittäjänä todennäköisesti vaikuttaisivat positiivisesti.

It is necessary to single out a number of serious crimes that should be directly disqualifying. Examples are sexual assault, kidnapping and physical assault. For minor offenses an overall assessment should be made.

We would like to make a general comment concerning financial offences. It is important that the Finnish Tax Authority has information directed towards taxi entrepreneurs that is easily accessible and understood to lower the threshold for making mistakes. Taxi entrepreneurs are to a large extent one person-one car companies that need to adhere to a broad and varied set of regulations. All efforts to make legislation more easily accessible will most likely have positive effects.

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?

Yleisesti ottaen Bolt kannattaa kuljettajien koulutusta. Suurin osa alan haasteista syntyy kuitenkin tolppakyytien / mittarimatkojen aikana, niin ei pitäisi lisätä yhtään ylimääräisiä esteitä uusille tulokkaille, jotka haluavat ajaa sovellusten kautta, kun suurin osa vuorovaikutustilanteista hoituu automaattisesti teknologian avulla.

Koulutus on tärkeää, mutta kouluttaminen on tärkeää tehdä asteittain. Koulutuksen vaatimuksista riippuen, se voi lannistaa potentiaalisia taksinkuljettajia ja he päätyisivät etsimään töitä muilta aloilta, jos vaatimukset asetetaan liian korkealle. Tämä tarkoittaisi lopulta vähemmän saatavuutta koko maassa ja riskinä on että taksiala ei voi toimia yhtä tehokkaasti työllistäjänä ja integraation välineenä kuin ennen. Taksin ajaminen on hyvä esimerkki matalan kynnyksen työstä, joka voi vähentää työttömyyttä ja edistää työmarkkinoille integroitumista.

Tärkeintä olisi edesauttaa potentiaalisia luvanhakijoita suorittamaan koulutuksen eikä tehdä siitä niin vaikeaa, että hakija ei tiedä missä sen voi ylipäänsä suorittaa tai miten tehdä. Voisi harkita esimerkiksi verkkokoulutusta Traficomien kautta.

Lisäksi, koulutuksesta ei pitäisi syntyä ylimääräisiä kustannuksia. Koulutuksen tulisi tapahtua varsinaisen kokeen yhteydessä ja olla tiivis (max muutama tunti).

Pakollinen koulutus ei sinänsä välttämättä nostaisi kynnystä hakeutua alalle. Mutta haluamme korostaa, että olisi erittäin tärkeää suunnitella koulutus niin, ettei se lannista potentiaalisia hakijoita, ja jos uusia toimenpiteitä on lisättävä, niin se pitäisi tehdä asteittain. On erittäin tärkeää arvioida vaikutukset ennen uusien koulutusten käyttöönottoa.

Liittyen kysymykseen lisäisikö koulutus luotettavuutta, voidaan kyseenalaistaa, onko kuluttajilla edes nykyään tarpeeksi tietoa luvanhaltijoiden koulutuksesta. Mutta ajan myötä koulutus todennäköisesti lisäisi luotettavuutta.

Kysymys on täysin riippuvainen koulutuksen tasosta ja kestosta. Kuten mainittu, taksin ajaminen voi monelle olla yksi monista mahdollisista ammateista, joita hakija harkitsee. On tärkeää, että koulutusvaatimukset eivät lannista osallistumista, ja että ne otetaan käyttöön asteittain ja arvioidaan niiden vaikutuksia.

Jos koulutus säädettäisiin pakolliseksi, koulutuksen pituus tulisi järjestää niin, että se sopii sellaisille henkilöille, jotka käyvät samaan aikaan muissa töissä. Sen tulisi olla verkkokurssi, jossa henkilö voisi jäädä samoihin tiloihin kun on suorittanut kokeen ja suorittaa kurssi tietokoneella (lukea materiaaleja, tehdä monivalintatehtäviä jne). Koulutuksen kesto pitäisi olla max. muutama tunti. Jos se kestää pidempään, piilee riski, että hakijat eivät keskity tarpeeksi ja yrittävät vain läpäistä sen kaikin keinoin.

Sisällön osalta on tärkeää suunnitella se nykyisen ja tulevan teknologian mukaan. Ensinnäkin, uudet autot ovat yhä edistyneempiä turvallisuustoimenpiteiden suhteen (esim. automaattiset jarrut). Toiseksi on hyvä tiedostaa, että yritykset kuten Bolt, voivat jo nyt hyödyntää sovellusta kuljettajien jatkuvan koulutuksen välineenä. Tämä itsessään jo nostaa koulutuksen tasoa. Esimerkiksi kaikki Boltin uudet kuljettajat joutuvat käymään koulutuksen läpi sovelluksen kautta. Lisäksi, jos kuljettaja tekee virheen liikenteessä tai muuta vastaavaa, hänen on suoritettava uusi koulutus sovelluksessa.

Liittyen erityisryhmien kuljettajakoulutukseen, tämän koulutuksen tulisi olla jatkossakin erillinen ja vapaaehtoinen kaikille niille kuljettajille, jotka eivät osallistu julkisesti rahoitettuihin matkoihin. On tärkeää muistaa, että suurin osa sovelluksilla ajavista kuljettajista ei edes harkitse tai heillä ei ole mahdollisuutta ajaa julkisesti rahoitettuja kyytejä.

Jos koulutus tehdään pakolliseksi, sen tulisi koskea vain uusia kuljettajia. Tässä kuitenkin olisi myös tärkeää tehdä asteittaisia toimenpiteitä, jotta taksien saatavuus ei kärsisi, sillä on selvä riski, että huomattava määrä luvanhaltijoista saattaa etsiä muuta työtä jos taksiluvan saamisen edellytyksiä tehdään liian hankalaksi. On muistettava, että monet luvanhaltijat ovat osa-aikaisia taksinkuljettajia, Boltilla noin 30-40 prosenttia, jotka voivat melko nopeasti päätyä muihin alan töihin. Nykyisten luvanhaltijoiden koulutuksen mahdollisuuksien tutkimisen tulisi perustua arviointiin siitä, miten se vaikuttaa luvanhaltijoiden jatkamiseen alalla.

Bolt in general supports the education of Drivers. However, as the majority of negative aspects in the industry happen during streethailing / metered rides, we shouldn't add any extra hurdles for newcomers who want to drive for apps where most of the typical interactions are handled automatically by technology.

Education is important but it is important to increase the level of education step by step. Depending on the level of education it can discourage potential taxi drivers to search for jobs in different sectors. This would ultimately mean less availability for consumers and missing the chance for using the industry as a motor for jobs and integrations. This since taxi driving is a good example of an entry level job that can increase the occupation level among unemployed and contribute to integration into the labor market.

Most important is to make education very easily accessible for potential license holders. One might consider online education via e.g. Traficom. The main point is that interested persons should not have to search wide and far as to not discourage them from participating in education.

There should not be any extra cost associated with the training. Training should be done in connection with the actual exam and kept concise (not more than a few hours)

Mandatory education in itself might not necessarily raise the threshold. But to reiterate, it would be necessary to calibrate education so as not to discourage potential license holders and introduce new measures step by step. Very important to evaluate effects before introducing new educational measures.

One might question if consumers even today have knowledge about the education for license holders. But over time training would most likely increase reliability.

It is entirely dependent on the level and length of education. Again, driving taxi for many might be one of many potential entry level occupations they are pondering. It is important that the training requirements do not discourage participation and are introduced step by step and evaluated.

Duration should be structured so that it is fit for those having to work at the same time. It should be done via online training course, where the person, after completing the exam successfully, could stay in the premise, log into a computer and complete the course (reading through materials, interacting with multiple choices etc). The length shouldn't be more than a few hours. if it's made longer there's a risk people won't focus enough and just try to pass it at all means possible)

As regards the content it is important to adapt it to current and coming technological advances. First of all modern cars are more and more advanced when it comes to security measures (e.g. autobreaks). Secondly, companies such as Bolt, where the app is and should continue to be used as a tool for continuous education. This in itself already raises the educational level. Today, for example, new drivers using the platform receive initial training via the app. Furthermore, if a driver has made a certain type of mistake, they need to go through a training module.

Regarding mandatory training it should be left separate and voluntary for the drivers who do not engage in government paid trips. Please note that for drivers on apps, the majority do not even consider or have the possibility to drive government paid trips.

Compulsory education should be only for new drivers. There could also be a more simplified online test to be taken when renewing license. This is also a question of introducing new rules stepwise so as to not affect availability of taxis as there is a clear risk that a non-negligible number of license holders might look for other work. One must bear in mind that many license holders are part time taxi drivers, somewhere around 30 to 40 percent, that rather quickly can shift to working more hours in their other job. Investigating the possibility of introducing education for present license holders should be based on an assessment of the effects on current license holders continuing to work in the industry.

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?

Yleisesti ottaen testin tulisi keskittyä liikennesääntöihin, asiakkaiden turvallisuuteen, kuljettajan turvallisuuteen (esimerkiksi kuinka toimia stressaavissa/hankalissa tilanteissa). Lisäksi tulisi käydä läpi hyvä käytös ja erilaiset asiakaspalvelutilanteet.

Kokeiden suorituskertojen määrää ei tulisi rajoittaa, kuten ei yleensä muissakaan kokeissa. Jos suorituskertojen määrää rajoitetaan ja/tai lisätään karenssiaika, niin se vaikuttaisi negatiivisesti alan houkuttelevuuteen ja vastaavasti hakijat saattaisivat harkita muita aloja. Se voisi pitkässä juoksussa vaikuttaa saatavuuteen hyvin negatiivisesti. Olisi parempi aloittaa ensin kokeilu koulutuksen lisäämisestä asteittain, arvioida ja tarkastella vaikutuksia saatavuuteen ja alan houkuttelevuuteen ennen rajoitusten tai muiden rajoittavien toimenpiteiden käyttöönottoa.

Vilpin osalta sääntöjen tulisi olla samanlaiset kuin muissakin ammattikoulutuksen kokeissa. Samaa tulisi soveltaa, jos vilppi paljastuu jälkikäteen.

In general the test should focus on traffic rules, customer safety, driver safety (for example how to act in stressing/bad situations. Furthermore good behavior e.g. customer service should be included.

The number of test attempts should not be limited as it is not done so either in general education. A limitation in the number of tests and especially combined with a grace period could have a severe impact on the attractiveness of becoming a driver compared to other entry level jobs. It could have

quite a severe impact in the long run on availability. It is better to start the new educational measures, then evaluate and see statistics around tests before introducing limits or other restricting measures..

Regarding cheating the rules should be equivalent to those of other exams concerning vocational education. The same should apply if cheating is discovered afterwards.

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, ne tulisi lisätä, mutta kuten kirjoitimme kohdassa 2.2 aiemmin, rikoksen vakavuutta ja luonnetta tulisi aina arvioida. Tämä todennäköisesti auttaisi lisäämään kuluttajien luottamusta alaan myös.

Yes they should be added but as stated under 2.2 above there must also always be an assessment on the severity and nature of the crime. It would most likely help to increase consumer trust in the industry.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Traficomille vastuun siirtäminen auttaisi yleisellä tasolla lisäämään kuluttajien luottamusta, varsinkin kun on nyt ehdotettu lisätä kuljettajakoulutus pakolliseksi (nämä tulisi tehdä asteittain ja seurata vaikutuksia) ja vaatimukset alalle pääsyn vaatimukset ovat tiukentumassa. Tämä tekisi myös koulutus- ja koeympäristöstä yhtenäisemmän. Tällä voi kuitenkin olla negatiivisia vaikutuksia yrittäjiin jotka tällä hetkellä järjestävä kokeita. On kuitenkin tärkeää siirtää vastuu viranomaisille esimerkiksi kokeiden valvonnan parantamiseksi, kuluttajien luottamuksen vahvistamiseksi ja yhtenäisen ja tasavertaisen koulutusrakenteen luomiseksi luvan hakijoille.

On kuitenkin erittäin tärkeää järjestää koe niin, että se on tarpeeksi lähellä itse hakijoita eikä heidän tarvitse lähteä kauas kotiseudulta. Esimerkiksi Traficom voisi järjestää kokeita yhteistyössä keskisuurten kaupunkien kuntien kanssa. Koe voitaisiin suorittaa kunnan virastolla kunnan virkamiehen valvonnan alla. On myös muistettava, että ne, jotka harkitsevat taksikuskin ammattia,

saattavat harkita myös muita matalan kynnyksen töitä. Tämä tulisi ottaa huomioon myös kokeen järjestelyissä.

As the proposals taken together regarding education are proposed to become stricter and seeing that there is a need, as stated previously, to introduce new measures step by step, making Traficom responsible would in itself help increase consumer trust. It would also make the education and test environment coherent. This would of course have negative effects on the private entrepreneurs today organizing tests. It is however necessary to shift responsibility to the authorities in order to e.g. increase and mainstream security around tests, increase consumer trust and build a coherent and equal educational structure for license applicants.

It is very important however, to provide an exam structure so that applicants are not discouraged by distance to place of exam as this might have big impact on the attractiveness of obtaining a license. For example Traficom could organize exams together with municipalities in medium sized cities. Taking the exam at a municipality office with an official of the municipality present. Again, bear in mind that people pondering becoming a taxi driver might also ponder other entry level jobs. This is something that must be taken into account also when organizing the exam structure.

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?

Traficom in tulisi olla vastuussa kokeiden järjestämisestä.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Yleisellä tasolla värillisellä rekisterikilvellä voisi olla luottamusta herättävää vaikutusta kuluttajiin; kun auto lähestyy niin kuluttaja näkisi että kyseessä on luvallinen auto / kuljettaja. Tämä kuitenkin lisäisi yrittäjien ja kuljettajien hallinnollista taakkaa huomattavasti. Mikäli sitä käytetään, sen ei tulisi aiheuttaa lisäkustannuksia, sillä taksialalla pitäisi ennemminkin pyrkiä karsimaan ylimääräisiä kuluja alan saatavuuden heikentämisen välttämiseksi. Nykyinen taksikupuvaatimus on jo selvä merkki kuluttajalle, että kyseessä on taksi. Haluamme korostaa, että kommentit kohdassa 4.4 ovat aiheellisia myös tässä tapauksessa. Taksikuvun vaihtaminen on helppoa taksirytykselle, jossa on paljon autoja ja kun autoja tarvitsee korjata / huoltaa. Rekisterikilpien vaihtaminen on kuitenkin täysin erilainen prosessi, ja tämä lisäisi kustannuksia ja hallinnointia.

Lisäksi kysyntä vaihtelee valtavasti sekä päivän aikana että myös eri vuodenaikoina. Tämä on otettava huomioon. Esimerkiksi joululomien aikana taksiyritykset haluavat lisätä useita autoja tilapäisesti paljon, kun on tiedossa kysyntäpiikkejä. Tällöin autoon liittyvät ylimääräiset säännökset ja kulut voivat viivästyttää prosessia ja heikentää saatavuutta kun takseja tarvisi kaikista eniten.

On a general level, having a special license plate sends a signal of trust to the consumer; that already when seeing a car approaching this is a licensed driver. It would however lead to an increase in administrative burden. If implemented, it should not incur any increase in cost as there is a general need to keep the costs down for the industry so as to not decrease an already diminishing availability. Already today the Taxi light on the car is a clear signal. We would like to highlight that the comments under 4.4 is relevant also in this case. A taxi light is easy to switch for a fleet with many cars, when cars need to be fixed. To switch between licenses is an entirely different procedure which will have effects on both costs and administration.

Furthermore demand differs massively during the day but also during different periods of the year. This needs to be taken into account. For example during Christmas holidays companies want to add a large number of cars. Then extra regulations related to the car risks delaying the process and dampen availability.

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?

Meidän mielestä tämä ei ole hyvä idea. Tämä lisäisi hallinnollista taakkaa alan toimijoille joka on taas ilmeinen riski ja heikentää alan houkuttelevuutta. Aika, jolloin ajoneuvoa ei käytetä asiakkaiden kuljettamiseen, tulisi oletuksena olla vapaata aikaa eikä aiheuttaa ylimääräistä hallinnollista taakkaa kun autoa halutaan käyttää taksina.

Ajoneuvon rekisteröiminen todennäköisesti vaikuttaisi saatavuuteen heikentävästi. Siksi tällaisen asian lisäämisen sen tapahtua sujuvasti ja harkitusti, kuten muiden uusien toimenpiteiden kanssa. Vaikutukset kohdistuisivat yleisesti alan kaikkiin toimijoihin.

We do not believe this is a good idea. Increased administration is an obvious risk. The time that a vehicle is not used to drive a customer should by default be free time and not incur any extra administration.

Registering a vehicle to the taxi license would affect availability for an introductory period of the new measure. Therefore, as when implementing other new measures, it should be implemented step by step and smoothly. The effects would likely impact all companies.

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupa

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

Liikennelupa tulisi liittää yritykseen, ei autoon. Tähän on useita syitä. Jos on esimerkiksi pieni yritys, jolla on yksi tai kaksi autoa, ja toinen niistä hajoaa ja tarvitaan nopeasti uusi väliaikainen auto, tunnuksen kytkeminen voisi johtaa yrityksen tulonmenetyksiin ja vähentää saatavuutta merkittävästi jos toimenpide vaatii viranomaisen hyväksyntää / kuittaamista. Myös suurille yrityksille, joilla on esimerkiksi 20 autoa tai enemmän, tämä aiheuttaisi kustannuksia ja hallinnollista työtä, koska autot vaihtuvat usein ja niiden jatkuva kytkeminen liikennelupaan lisäisi merkittävästi yrittäjien taakkaa.

Kun taksiajoneuvoja ajetaan jatkuvasti pitkiä aikoja, ja niissä ilmenee jatkuvasti kaikkienkokoisia huoltoa vaatimia toimenpiteitä, niiden kytkeminen lupiin aiheuttaisi vain ylimääräistä työtä.

The traffic permit should be linked to the company and not the car. There are several reasons for this.

For small companies that has one or two cars, if one breaks down and there is a need to quickly get another car this linking would risk leading to loss of income for the company and decreased availability for consumers.

Also for big companies that have for example 20 cars or more it would incur costs and administration as these often swap cars frequently and having to always link to the operating license would mean a lot of work.

In general since taxi cars drive so long distances per week, both minor and major problems occur continuously meaning car has to go for repairs. Here the registration would also pose a problem.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Ottaen huomioon lausunnossa esitettyjen muutosten luonteet, emme tällä hetkellä näe tarvetta julkiselle rekisterille. Traficom tulisi keskittyä parantamaan järjestelmiä niin, että alan toimijat (yritykset, välityskeskukset) ja viranomaiset voisivat jatkossa jakaa keskenään tietoa paljon paremmin ja tehokkaammin. Nämä parannukset auttaisi eri lupien tarkistamisessa lähes reaaliajassa. Ennen kuin julkisesta rekisteristä voi olla hyötyä, Traficom tulisi ensin keskittyä rakentamaan järjestelmää, joka mahdollistaa nopeamman tietojen välittämisen.

Given the nature of the other regulations proposed in the memorandum we do not at the moment see a need for a public register. For Traficom, focus should be on building systems for easier and more frequent transfer of data which is vastly more important than a public register as this measure will help license checking almost in real time. For a public register to make sense, Traficom should first focus on building a system of made for quicker data deliveries.

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?

Hintojen osalta yleisenä periaatteena asiakkaan tulisi aina tietää matkan hinta astuessaan autoon. Tämä vähentäisi huomattavasti erimielisyyksiä ja huijausten määrää. Olisi tärkeää että esim. poliisi voisi määrätä tuntuvat sakot jos kuljettaja huijaa asiakasta tai jos hintoja ei ole ilmoitettu kunnolla, koska koko ala pohjautuu yksinkertaisesti siihen että asiakas maksaa kuljetuksesta paikasta A paikkaan B. Jos tämä ei toimi ja asiakkaat jatkuvasti joutuvat petosten uhreiksi, luottamus alaa kohtaan ei koskaan lisääny.

Jos taksivalaisin puuttuu, siitä tulisi määrätä sakko.

Regarding prices, as a general principle, the customer should always know the price of the trip when entering the car. This would eliminate the problem of disagreements or even frauds. The penalties for fraud concerning price of trip should by way of logic be severe as this is the basis of the industry; paying for going from A to B. If this does not work and customers keep getting exposed to fraud, confidence in the industry will never increase.

When missing a taxi light on the roof, there should be a fine.

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?

Taksialan tulevaisuuteen ei kuulu taksamittari. Teknologian avulla taksamittaria ei enää tarvita. On esimerkkejä muista maista, joissa sovellus on jo nyt integroitu mittarin kanssa, joka tekee taksamittarista tarpeettoman. Lisäksi lainsäädännöllisiä toimenpiteitä on tutkittu mittarivaatimusten sovittamiseksi yhteen sovellus- ja limusiinitaksipalveluiden kanssa (kts. Ruotsi ja selvitys: 'Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon SOU 2016:86').

Nyt on hyvä aika tehdä alasta ja säädöksistä tulevaisuuden kestäviä. Siksi sovellus- ja pilvipohjaiset ratkaisut tulisi olla keskiössä, ei taksamittari. DAC7-asetuksen voimaantulon myötä lainsäädäntö varmistaa, että kaikki tapahtumat kirjataan asianmukaisesti. Sen sijaan olisi tärkeämpää selvittää, miten DAC7 ja olemassa olevaa teknologiaa voidaan paremmin hyödyntää yritysten hallinnollisen taakan vähentämiseksi.

Jos taksia ei ajeta sovelluksen kautta, mittarin käyttäminen on edelleen hyvä vaihtoehto, mutta taksamittaria ei tulisi missään nimessä säätää pakolliseksi koko alalle.

The future of the taxi industry does not include a taximeter. Technology is making this obsolete and there are examples from other countries where the app is integrated with the taximeter in effect making it obsolete. Also legislative measures have been investigated to align the taximeter requirements with app- and limousine taxi services. (See Sweden and the investigation 'Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon SOU 2016:86').

It is time to make the industry and the regulations future proof. Therefore app and cloud based solutions should be in focus, not taximeter. With the DAC7 regulations in place there is legislation to make sure all transactions are recorded as they should. Rather it is important to see how to make better use of DAC7 and existing technology to lower administrative burden for companies. If a taxi does not work via an app it makes sense to have a taximeter.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Ei huomioita.

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?

Ei kommentteja tähän.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Ei huomioita.

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?

Bolt toivottaa tervetulleeksi taksisääntelyyn liittyviä muutosehdotuksia kuluttajien luottamuksen lisäämiseksi taksialalla. On olemassa muutamia keskeisiä teemoja, jotka Bolt on korostanut vastauksissaan ja joita haluamme vielä tiivistää:

- Uusien muutosten arviointi on ehdottoman tärkeää. Koska ehdotetut muutokset taksialaan ovat jo merkittäviä, erityisesti uusien taksinkuljettajahakijoiden kanssa on tärkeää edetä varovasti ja arvioida näitä uusia toimenpiteitä ennen merkittäviä muutoksia, sillä piilee iso riski, että suuremmat muutokset voivat vaikuttaa taksien saatavuuteen hyvin heikentävästi.
- Taksinkuljettajan työ on matalan kynnyksen työpaikka. Kun potentiaalinen kuljettaja harkitsee uraa taksialalla hänellä voi samanaikaisesti olla muita työvaihtoehtoja. Siksi on äärimmäisen tärkeää löytää tasapaino tulevaisuuden muutoksissa, jotta uusia tulokkaita ei karkoteta alalta ensikättelyssä. Tämä vaikuttaa sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä saatavuuteen.
- Taksi on pienen katteen liiketoimintaa. Siksi on tärkeää pitää mielessä, että jokainen uusi vaatimus tai kustannus kuljettajalle / yrittäjälle johtaa todennäköisesti siihen että osa poistuu alalta. Tässä yhteydessä uudet toimet jotka lisäävät hallinnointia on myös laskettava kustannukseksi, koska taksiliiketoiminnassa sisältyy jo nyt hyvin paljon hallinnointia.
- Tiedonsiirron parantaminen turvallisuuden lisäämiseksi. Nykyinen järjestelmä, jossa CSV-tiedostoja lähetetään Traficomille kuukausittain tai lupien tarkistaminen (mm. luvanvaraisia autoja voi yksi henkilö tarkistaa vain X kpl päivässä) on parannettava huomattavasti. On tärkeää, että Traficomilla on tarpeeksi resursseja parantaa järjestelmiä, jotka mahdollistaisivat lupien välittömän tarkistamisen (ja jos lupa evätty, esim. välityskeskuksen pitäisi saada tieto tästä mah pian) tarkistusta ja helpottaa tietojen jakamista viranomaisten välillä.
- Uusien muutosten on otettava teknologinen kehitys ja tulevaisuus huomioon. Esim. taksamittarin voi kuka tahansa kuljettaja nyt ja jatkossakin helposti sammuttaa jos haluaa piilottaa tietoja. Kun kyyti tilataan sovelluksen kautta, kaikki matkan tiedot, hinta, mukaan lukien verot, rekisteröidään ja on jäljitettävissä. Sen sijaan, että käytetään aikaa selvittää taksamittarin soveltuvuutta, hallituksen tulisi selvittää, miten sovelluksia voisi käyttää vieläkin tehokkaammin tietojen keräämiseen.
- Koulutus on tärkeää, mutta sen ei tulisi karkottaa uusia tulokkaita tai aiheuttaa kustannuksia yrityksille. Uusien koulutustoimenpiteiden tulisi lisätä vain vaiheittain ja niitä tulisi arvioida ennen suuria muutoksia. Vastuun siirtäminen koulutuksen tai kokeiden osalta tulisi ensisijaisesti olla Traficomille.

Bolt welcomes an overview to increase consumer trust in the taxi industry. There are some main themes that Bolt has highlighted throughout the opinion and that we would like to summarize:

- Evaluation of new regulations is key. As the proposed regulations will mean rather big changes for the industry, but more specifically for new license applicants it is important to thread with ease and evaluate new measures before major changes since there is a clear risk that bigger changes might affect availability of taxis.

- Driving a taxi is an entry level job. When pondering whether or not to pursue a career as a taxi driver there might at the same time for the individual be other options of entry level jobs Therefore it is of uttermost importance to strike a balance in the upcoming regulations so as to not discourage new entrants to the industry. This will both in the short and long term have an impact on availability.

- Taxi is a low margin business. Therefore any new costs incurred must be weighted against the risk that drivers and/or companies exit the industry. In this context administration must be counted as a cost as the business already has a high degree of administration.

- Facilitate data transfers to increase safety. The system today of sending CSV files online to Traficom or the checking of licenses must be improved. It is important that Traficom has the resources to implement data systems that can handle instant checking of valid licenses and easy transfer of data.

- Futureproof the regulations. A taximeter can easily be turned off. It is a manual action. Ordering and accepting a ride via an app means the entire trip and its price, including eligible taxes, are recorded in the app. Instead of looking further into the issue of taximeter, the government should instead look into how apps can be used to secure registration of trips.

- Education is important but should not discourage entrants or impose costs on companies. It is important that new educational measures are introduced step by step and then evaluated before implementing larger changes. Any shift in responsibility of education or exams should primarily be targeted towards Traficom.

Uusivuori Mikael
Bolt