

Asia: VN/25768/2024

Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnokseen liikennepalvelun ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (taksit)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Taksi Loiste Oy on ns. lain vapauttamisen jälkeen syntyneitä uusia yrittäjiä joka on hoitanut taksiliikennettä uusin digitaalisin työkaluin, ja haluamme osaltaan tuoda näkökulmaa erityisesti yrittäjiin jotka eivät käytä perinteistä taksamittaria. Lausunnoissa lausunnon antajat näyttävät edustavan suuresti perinteisiä taksiyrityksiä joilla ei ole syvää kokemusta digitaalisista työkaluista. Pidämme luottamuksen palauttamista taksiliikenteeseen ja harmaan talouden kitkemistä lakiuudistukseen tärkeimpinä tavoitteina mutta emme usko että pakollinen taksamittari on tässä kovin merkittävä tekijä. Taksilakia on muokattu moneen kertaan mutta uusimpia lakiluonnoksia katsoessa asiakkaiden suurimpiin huoliin tunnutaan korjaavan ylimalkaisilla toimenpiteillä jotka ei suoraan kohdistu asiakkaiden luottamukseen ja turvallisuuden tunteeseen. Myös tähän haluamme ehdottaa ratkaisuja jotka edesauttaisivat sitä. Uskomme että paremmalla valvonnalla ja voimakkaamilla sanktioilla jo nykyistäkin taksisääntelyä noudatettaisiin paremmin. TAKSINKULJETTAJAN VAATIMUKSET Kuljettajan riittävä suomen tai ruotsin kielen osaaminen tulee varmistaa virallisella kielikokeella (B1 kielitaito). Lisäksi kelpoisuuden varmistamiseksi tulee taksinkuljettajan tulisi läpäistä erillinen ajokoe, jolla varmistetaan suomalaisten liikennesääntöjen tuntemus. Laissa ollaan tuomassa uusille kuljettajille pakollinen 21 tunnin koulutus ja jo alalla toimiville tulisi pakollinen 7 tunnin täydennyskoulutus ajoluvan uusimisen yhteydessä. Ymmärrämme koulutuksen merkityksen, mutta emme miten koulutuksen pituus (21 tuntia) on näin suuri. Kyse on kuitenkin asiakkaiden kuljettamisesta paikasta A paikkaan B. Vaativimpiin Kela kyyteihin jo nykyiselläänkin vaaditaan erillinen Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus joka itsessään on 21 tuntia.

TAKSINTARKASTAJA (TAI VASTAAVA INSTANSSI)

Kun lakia lähdettiin korjaamaan ”kolmatta” kertaa, puhuttiin että taksin luottamusta lähdetään nostamaan. Siihen mielestämme tarvitaan entistä näkyvämpää valvontaa ja instanssia joka hoitaisi kokonaisvaltaisesti taksivalvontaa. Nykyään asiakkaille on epäselvää mihin valittaa epäkohdista joita taksimatalla tapahtuu, ja monet tapahtuma jäävät vain oman tietoon. Tällaisia on kuljettajan

ajotaito, seksuaalinen häirintä ja kohtuuttoman kalliit taksikyydit mitä asiakas ei ole matkan aluksi hyväksynyt.

Tällä hetkellä asiakkaat eivät tiedä kenen puoleen kääntyä epäkohdissa. Yrittäjät eivät myöskään jaksakaan ilmoittaa näkemiään epäkohtia kun tuntuu että viranomaisia (esim. poliisi) ei kiinnosta taksiasiat ja niissä esiintyvät epäkohdat.

Ns. villeillä ei ole oikeastaan mitään pelotetta hoitaa asioitaan jos ei ole konkreettista instanssia joka puuttuu näihin. Taksinkuljettajilla pitäisi olla konkreettinen sanktion uhka tai tieto, että toistuviin epäkohtiin puuttuminen johtaa taksinkuljettajan tai taksiluvan peruuttamiseen.

Isommat taksinvälitysyhtiöt ovat saaneet omat kuljettajat kuriin omilla yhtiön sisäisillä taksintarkastajilla. Tämän takia suurin osa epäluottamuksen aiheuttamista lieviä-ilmiöistä on kasaantunut ns. villeihin takseihin joilla ei ole vastaavaa valvovaa instanssia rapauttaen samalla koko taksialan mainetta.

Toivoisimme että valtio harkitsisi Taksintarkastajan virkaa, joka hoitaisi virallisena instanssina kaikkeen taksivalvontaan liittyvissä epäkohdissa (ja linkkinä Traficom, työsuojavaltuutettu, KKV ja Verottajan ja isojen välitysyhtiöiden taksintarkastajien välissä). Taksintarkastajalla pitäisi olla myös sakkomääräämisoikeus kaikessa taksiin liittyvissä väärinkäytöksissä joita on kirjattu taksilakiin, koska poliisi ei näitä kaikkia asioita nykyään jaksakaan hoitaa muiden tehtävien ohella.

VÄLITYSMAKSUIHIN KATTOHINTA

Kun lakia nyt ollaan muuttamassa, tuntuu että itse yrittäjyyden mahdollisuuksia kestävään liiketoiminnan ylläpitämiseen ei olla lainkaan otettu huomioon. Monille taksi on alana on ollut ainoa tapa päästä työelämään (esim. maahanmuuttajat) ja alustatalousyritykset ovat tarjonneet kätevän tavan päästä tarjoamaan taksipalvelua tasavertaisesti muiden kuljettajien kesken. Kuitenkin sopimukset ovat enemmän isomman välityksen määräämiä jolloin osalle välitysyrityksille (eritoten Uber & Bolt) se on tarjonnut mahdollisuuden nostaa heidän välitysmaksujaan (komissio) jo epäterveen tasolle samalla kun kyydin hintaa on poljettu alas liki tasolle, että kyydin tuottaminen ei tarjoa kunnon elinkeinoa yrittäjälle. Meillä on vastaanvanlaisia kokemuksia rahoituslta, joissa jo epäterveen korkeisiin korkoihin laitettiin stoppi. Ymmärrämme että taksinvälittäjien pitää saada oma osuus heidän palveluistaan, mutta toivoisimme että siinäkin olisi jokin yläraja mitä mitä voidaan pyytää kohtuullisuuden rajoissa. Koska alustatalousjätit haluavat tuottaa palvelun asiakkaan puolelta hyvin edullisesti, he ovat nähneet että keino parantaa omaa tulosta ei ole nostaa hinnoittelua (hinta/palvelumaksu) kestäväälle pohjalle, vaan nostaa yrittäjien komissiota siitä pienestä summasta mitä asiakas maksaa. Mielestämme kattohinta välitysmaksuihin on tarpeen koska nykyään esim. Boltilla on dynaaminen hinnoittelu komissioissa sen vaihdella 15-35% välillä ja Uberillä se on kiinteä 25% pk-seudulla joka on johtanut siihen että nykyään alustatalouksen alla ajava yrittäjä pk-seudulla saa kaikkien kulujen jälkeen suurin piirtein saman verran itselleen palkkaa kuin mitä se maksaa välityksestä. Se ei ole mielestämme kohtuullista. Muut perinteiset taksinvälittäjät tuottavat välityspalvelua n.5-15% hintaan. Toivoisimme että taksinvälitysyhtiöt eivät saisi pyytää enempää kuin

15% välitysmaksua kyydin kokonaishinnasta.HINTAKATTO TOLPALTA OTETTUIHIN

KYYTEIHINSuurimpia syitä taksialan luottamuksen rapauttamiseen on ollut ns. käsipystykyysin eli liikenteen seasta/kadulta/taksitolpista otettuihin kyyteihin kun asiakkailta on pyydetty jo ihan maalaisjärjellä järjestömiä summia pienistäkin kyydeistä. Vaikka nykyinen laki määrää kuljettajan ilmoittamaan kyydin hinta etukäteen, jos summa ylittää tietyn määritellyn hinnan (raja tällä hetkellä 40€), sitä harvemmin kuljettajat tekevät. Osaltaan tähän vaikuttaa se että kuljettajat tietävät että näistä ei joudu vastuuseen kun ei ole instanssia joka tätä valvoo (taksintarkastaja) eikä asiakkailta tietoa mihin valittaa tai saada tietoa onko kyydissä toimittu oikein.Se että uuteen lakiin ollaan tuomassa sakko (kuka sen sakonkin antaa, kun poliisilla ei resursseja valvoa näitä) siitä että taksamittarilla ajetuilla hinnoilla pitää olla selvä kytkös hinnastoon ei sinänsä poista koko ongelmaa koska monesti asiakkaat eivät ole olleet perillä hinnaston määräytymisperusteista. Vaikka hinnasto autossa olisi täysin yhteneväinen taksamittarilla ajettuun taksaan, asiakkaalle saattaa tulla lopullinen hinta yllätyksenä ja kokea sen törkeän ylihintaisena siihen mihin on yleensä tottunut.Toivoisimme asiakkaan näkökannalta että liikenteen seasta otettuihin kyyteihin asetettaisiin kattohinta. Kattohintaa pitäisi koskea vain liikenteen seasta (kadulta tai taksiasemalta) otettuja kyytejä, koska tilatuissa kyyti/taksipalveluissa asiakas tietää paremmin hintatason ja väärinkäytökset ovat keskittyneet KKV:n (Kilpailu- ja kuluttajavirasto) mukaan nimenomaan liikenteen seasta otettuihin taksikyyteihin.Kattohintaa voisi olla keskimääräinen taksin hinta alueella ja siitä tietty % ylitys. Meidän mielestä raja olisi hyvä asettaa 20-25% siitä mitä keskimääräinen taksin hinta alueella. Kattohinnan voisi määrittää sama instanssi kuka määrittää nykyäänkin hinnan jonka ylittäessä (tällä hetkellä 40€) hinta pitää ilmoittaa asiakkaalle etukäteen.TAKSAMITTARIN PAKOLLISUUSUuteen lakiin halutaan lisätä taksamittari pakolliseksi kaikkiin takseihin. Mielestämme Taksamittari ei tuo mitään hyötyä jo nykyiseen tilanteeseen. Meillä on tänä päivänä jo laki (astunut 1.9.2021) joka määrittelee tarkasti sekä taksamittarin että muun järjestelmän/sovelluksen joka todentaa jokaisen taksimatkan ajankohdan, kuljetun matkan pituuden ja siihen käytetyn ajan, sekä tallentaa yksilöiviä tietoja taksiryttäjistä, ajoneuvosta ja kuljettajasta sekä matkan hinta- ja maksutapatiedot. Nämä tiedot tallennetaan sekä taksamittarin tai sovelluksen/järjestelmän kautta 3.n osapuolen palvelimille, joista ryttäjällä ei ole jälkikäteen mahdollisuutta muokata jo ajettuja kyytejä.

Bolt ja Uber alustatoimijoina ovat nykyään valtuutettu lähettämään Eurooppalaisen DAC7 direktiivin nojalla vuodesta 2023 alkaen jokaisen ryttäjän/kuljettajan ajotulot verottajalle. Jos tällaista taksamittaria ruvettaisiin vaatia alustatalouskyytejä ajavilta niin mitä ihmeen hyötyä siitä on kenellekään. Miksi kuljettajien pitäisi manuaalisesti syöttää samat tiedot perinteiseen taksamittariin, kun toimijoiden (Bolt, Uber) sovellukset tallentavat nämä tiedot jo automaattisesti? Se lisää kuljettajan vaivaa eikä itse Taksamittarin MID mittadirektiivin sertifioimaa mittariominaisuutta päästä edes käyttämään koska hinta jo on muodostettu jo etukäteen.Eli toisin sanoen väliin laite jonka omilla ominaisuuksilla ole mitään virkaa, ja joka ei tee itse toteutuneen matkan raportoinnista luotettavampaa koska taksimittarin käytöstä vastaa kuljettaja itse.Mittaripakko ei poista harmaata taloutta tai toimi muita järjestelmiä/sovelluksia luotettavampana kassajärjestelmällä koska myyntiä voidaan harjoittaa ohi taksimittarin, käteisellä tai mittariin kytkemättömällä maksulaitteella.VÄRILLINEN KILPI

Kannatan värillistä taksikilpeä. Se asettaa luvanvaraisen auton helpommin tunnistettavaksi taksiksi. Se rajaa pois autot liikenteestä joilla ei ole tosiasiallista lupaa, vaan vain pelkkä taksikupu katolla jonka voi nyt kuka vain hankkia autoonsa ilman tarvittavia lupia. Jos värillisiin kilpiin päädyttäisiin, niin samalla voitaisiin luopua taksikuvusta pakosta. Jo nyt osa Uber / Bolt kuskeista ajelee ilman kupua siitäkin huolimatta että auto on rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön.

Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Huomionne taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Tiainen Martti
Taksi Loiste Oy