

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

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?

E erityisen haavoittuvassa asemassa olevien asiakkaiden turvallisuus tulisi pystyä varmistamaan kaikissa tilanteissa. Aikaisemmin on vaadittu rikosrekisteriote lasten kanssa työskenteleviltä, nyt myös ikäihmisten kanssa työskenteleviltä sekä jatkossa myös kehitysvammaisten kanssa työskenteleviltä ja logiikkana on se, että on asiakkaan kanssa ollaan yksin, ilman muita aikuisia. Miten esimerkiksi taipumus väkivaltaiseen käyttäytymiseen todennetaan tai yleensäkin luvan esteeksi ajatellut rikokset, joista ei tule rikosrekisterimerkintää.

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?

Pakollinen koulutus nostaisi alalle tulon kynnystä merkittävästi ja vähentäisi etenkin osa-aikaisia palveluntuottajia. Tämä varmasti heikentäisi palveluiden saatavuutta. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulisi olla pakollinen erillinen kurssi taksialalla, tai sen tulisi olla osa taksinkuljettajan koetta.

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 Traficom in vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestävillä tahoilla ja kokeen suorittajilla?

-

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?

-

4.3 Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvanhaltijan 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?

-

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?

-

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?

Etenkin haja-asutusalueilla taksien saatavuudessa on aika ajoin haasteita. Täsmällisempi ohjeistus kannustaisi varmasti sopimaan ajovuoroista ja päivystyksistä. Sopiminen parantaisi palveluiden

saatavuutta etenkin näillä alueilla. Ohjeistuksen tulisi olla sillä tavoin selkeä, että vuoroista ja päivystyksistä sopiminen ei asettaisi taksialan yrittäjiä sellaiseen asemaan, jossa heidän tulee arvioida tilanteen hyötyä kuluttajalle, tilanteen välttämättömyyttä tai sen poistumista. Tällä saavutetaan suurin kokonaishyöty taksialalla arviomuistion saatavuutta koskevissa asioissa.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Julkisesti tuettua päivystystä selvästi tärkeämpänä asiana pidämme ajovuoroista ja päivystyksistä sopimisen mahdollistamista selkeän ohjeistuksen kautta. Julkista rahaa ei tulisi käyttää sellaiseen asiaan, joka voisi ratketa markkinaehtoisesti ajovuoroista ja päivystyksestä sopimalla.

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?

Luottamus taksialaan ja sen turvallisuuteen on heikentynyt. Koulutuksella, lupien määräaikaaisuudella ja taksien saatavuuden sekä asiakaspalvelun laadun varmistamisella luottamusta voidaan parantaa.

Nurmi Joonas
Keski-Suomen hyvinvointialue