

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kokonaisuudessaan koemme säädöshankkeen tavoitteiden lisäävän asiakasturvallisuutta sekä parantavan asiakkaiden luottamusta palvelun käyttämisen osalta.

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?

Yleisesti ottaen ajoluvan ja sen myöntämisen/perumisen perusteiden tulisi olla osoitus kokonaisvaltaisesta kelpoisuudesta.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Viranomaisten tiedonvaihtoa tulisi pyrkiä tehostamaan, jotta ennaltaehkäistäisiin tilanteita, jossa viranomaisen ei saa tietoa siitä, että kuljettaja on syyllistynyt tekoon jolla on merkittävä turvallisuutta lisäävä riski.

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?

Erytisryhmien kuljettajakoulutus tulisi lisätä osaksi kaikille taksinkuljettajille pakollista koulutusta ja sen tulisi antaa kuljettajille tarvittavat valmiudet asiakkaan avustamiseen, sekä pyörätuoli-/paariasiakkaiden kuljetusten turvalliseen toteuttamiseen ja näihin kuljetuksiin tarvittavien varusteiden käyttöön.

Mikäli kuljettaja ei ole aiemmin koulutusta suorittanut tulisi sen suorittamiseen velvoittaa/olisi osoitettava muutoin tarvittavien tietojen ja taitojen hallinta. Toisaalta pakollinen koulutus voi nostaa alalle tulon kynnystä, joten ratkaisujen tulisi olla kohtuullisia ja samalla myös uskottavia.

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 Traficomin vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestäville tahoille 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?

-

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 taksirytyksille) 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 ajovurojen sopimisessa?

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Pienen väestömäärän ja pitkien etäisyyksien haja-asutusalueilla palvelun saatavuutta tulisi parantaa. Onko oikea tapa päivystyskorvaus, siirtymäkorvaus tai jokin muu malli, pääasia on että palvelu olisi saatavilla vaikka hieman pidemmällä vasteajalla kohtuullisin kustannuksin.

Mahdollista julkisesti tuetun päivystyksen hankkimista ei tulisi osoittaa kuntien ja hyvinvointialueiden tehtäviksi. Päivystyksen tilaaminen esim. kunnan tai hyvinvointialueen toimesta on pidemmän päälle kallis ratkaisu, joka ei välttämättä parantaisi taksien saatavuutta kuluttaja-asiakkaille.

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?

Takseja koskien tulisi olla lakiin (tai muuhun takseja velvoittavaan sääntelyyn) kirjattuna kaikkien ko. varusteita käyttävien taksien noudatettavaksi vaatimukset pyörätuolissa matkustavan asiakkaan kuljetuksessa tarvittavista varusteista (kiinnikkeet, nostin, luiska yms) ja paareilla matkustavan asiakkaan kuljettamiseen tarvittavista varusteista (kiinnikkeet, paarit yms), riittävän tarkalla tasolla että näitä vaatimuksia noudattamalla kuljetusten turvallisuus tulee asianmukaisesti varmistettua. Lisäksi näiden varusteiden vaatimusten mukaisuutta, kuntoa ja turvallisuutta tulisi valvoa yhtenäisin kriteerein esimerkiksi katsastuskonttoreiden toimesta säännöllisesti. Olisi myös hyvä, että tietyt varusteet rekisteröitäisiin yksilöintitiedoilla osaksi ko. auton varusteita jolloin myös varusteiden vaihdon turvallisuus varmistuisi.

Yhtenäiset kaikkia takseja koskevat vaatimukset ja niiden valvonta parantaisi kuljetusten turvallisuutta asiakkaiden näkökulmasta. Lisäksi kuljetuksia hankkivilta organisaatioilta jäisi pois kaluston varusteiden tarkastukset, kun ne hoidettaisiin yhtenäisesti eli esim. sotetoimijat voisivat keskittyä varsinaisen palvelun tuottamiseen tämän sijaan.

Ratilainen Juha-Matti
Pohjois-Karjalan hyvinvointialue - Siun sote - vs. tukipalvelujohtaja