

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Taksipalveluiden saavutettavuutta harvaan asutuilla alueilla tulee lisätä. Näiltä alueilta puuttuu useimmiten julkinen liikenne, joten autottomien henkilöiden liikkuminen on usein taksien varassa. Takseilla ei ole päivystysvelvollisuutta ja ne voivat valita asiakkaansa. Näin ollen syrjässä asuva henkilö ei välttämättä pääse liikkumaan minnekään ilman omaa autoa. Kelataksitoiminta toimii kohtuullisen hyvin, mutta nämä ajot ovat usein alihyödynnettyjä, kun kyydissä saattaa pitkälläkin matkalla olla vain yksi henkilö. Taksinkuljettajilta tulee edellyttää riittävä suomen kielen taito, sillä yhteisen kielen puute voi aiheuttaa väärinkäsityksiä ja vaaratilanteita.

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?

Aserikoksista sekä maksuväline- ja petosrikoksista tuomittujen ajoluvan saaminen tulisi lähtökohtaisesti estää. Lieventävänä asiana voisi kuitenkin olla rikoksesta kulunut aika sekä mahdolliset alaikäisenä tehdyt rikokset.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Mikäli taksinkuljettaja syyllistyy niihin rikoksiin, jotka ovat ajoluvan esteenä, tulisi hänen ajolupansa ainakin määräaikaaisesti peruuttaa. Mikäli rikos on erityisen vakava, ajolupa voitaisiin peruuttaa pysyvästi. Tämä tulisi päättää pykäläkohtaisesti.

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?

Työvoiman saatavuus on etenkin harvaan asutuilla alueilla haastavaa, mutta voi olla, että koulutus lisäisi alan arvostusta. Koulutuksen ei tule kuitenkaan olla liian kallis tai pitkä ja sitä voitaisiin järjestää myös yhteistyössä TE-palveluiden kanssa. Koulutus tulisi säätää pakolliseksi uusille alalle tuleville kuljettajille sekä vain vähän aikaa alalla toimineille kevennettynä koulutuksena. Koska on odotettavissa, että pakollinen koulutus voi aiheuttaa vastustusta ja mahdollisesti haasteita rekrytointiin, jatkokoulutuksesta ei ole syytä säätää tässä vaiheessa.

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?

Kokeen suorituskertojen määrää tulisi rajata kolmeen kertaan. Vilpin jälkeinen 6kk karenssiaika on kohtuullinen. Hylätyn kokeen jälkeen tulisi olla kuukauden karenssiaika. Koesuoritus tulisi hylätä, vaikka vilppi tulisi esille kokeen jälkeen.

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?

Henkilöä ei voi pitää hyvämaineisena, mikäli hänellä on em. rikostuomioita. Näissä tulisi kuitenkin ottaa huomioon rikoksista kulunut aika ja mahdollinen rikoksen aikainen alaikäisyys.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Kokeen järjestäminen olisi syytä siirtää Traficomien vastuulle. Koska läheskään kaikki koulutuksen järjestäjät eivät järjestä kokeita, vaikutus ei ole merkittävä kyseisille tahoille. On kuitenkin huolehdittava, että koulutukset ovat saavutettavissa eri puolella Suomea asuville. Mikäli muutos aiheuttaa koulutusten liiallista alueellista keskittymistä, siihen ei pidä ryhtyä.

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?

Koulutusorganisaatiolle ja koulutuksesta vastaavalle henkilölle voisi olla hyvä asettaa samankaltaiset kelpoisuusvaatimukset kuin autokoulualalla.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Värilliset kilvet erottaisivat taksit selkeästi muista kulkuneuvoista, mutta mikäli niiden käyttöä ei pystytä valvomaan taksiluvan peruuntumisen jälkeen, niitä ei pitäisi ottaa käyttöön.

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?

Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan yksinomaiseen hallintaan voisi olla haitaksi pienille taksiyrityksille. Harvaan asutuilla alueilla taksiyritykset ovat yleensä pieniä ja usein myös perheyriä ja autoja käytetään myös muuhun kuin taksitoimintaan. Hyödyt ja haitat tulee punnita tarkkaan.

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?

Rekisteritunnuksen kytkemisellä liikennelupaan on kustannuksia ja se lisää työtä sekä viranomaisille että alan toimijoille. Rekisteritunnuksen käyttö taksiluvan haltijoiden ja ilman taksilupaa toimivien tunnistamisessa olisi hyödyllistä, mutta varsinaiset hyödyt ja haitat punnitaan viranomaisten toimesta. Alan toimijat tuskin toivovat lisää byrokratiaa.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Koska rekisteritunnushaku edellyttää rekisteritunnuksen kytkemistä liikennelupaan, tulee ensin käsitellä kohta 4.4. ja hyödyt ja haitat viranomaisille ja alan toimijoille sitä koskien. Haittoja julkisesta rekisteristä ei sinänsä ole.

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?

Selkeistä virheistä tulee olla seuraukset, pelkkä huomautus ei riitä korjaamaan asiaa.

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?

Yhteneväinen järjestelmä tietojen keräämiseksi olisi hyödyksi. Taksirytysten tulisi pystyä saamaan tukea mittareiden hankkimiseen, sillä 2000 euron kustannus nousee hyvin korkeaksi etenkin pieniä yksityisiä taksifirmoja ajatellen.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Mikäli lupaviranomainen ei pidä sitä tarpeenmukaisena, muutoksiin ei pidä ryhtyä.

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?

Ajovuoroista sopimiseen tulisi olla selkeä malli ja ohjeistus, jotta taksialan yrittäjät uskaltavat siihen ryhtyä.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Julkisin varoin tuettu päivystys saattaa olla ainoa keino taata haja-asutusalueiden taksien saatavuus. Pelkkään taksirytyttäjien omaan harkintaan nojaaminen ei ole kestävä vaihtoehto.

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 tunnistanee 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?

Harvaan asutut alueet, pienet kunnat ja kylät ovat jäämässä huomiotta. Julkinen liikenne ei enää ulotu näihin paikkoihin, joten taksi on tärkeä kulkuneuvo monelle. Mikäli taksien saatavuutta koskien ei tehdä velvoittavia päätöksiä, voi odottaa negatiivisen kehityksen jatkuvan. Tarvitaan myös rajapinnat ylittävää yhteistyötä, missä taksit täydentävät julkista liikennettä. Tästä on jo olemassa esimerkkejä esimerkiksi Kaustisen Seudun Kyytiin2 -hankkeesta.

Tiilikainen Miia
Keskipohjalaiset Kylät ry