

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?

Kyllä olisi tarpeen lisätä nämä kohdat. Muita rikostuomioita on jo voimassa olevassa laissa.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Ajoluvan peruuttaminen pitäisi olla poliisin harkinnan varassa. Räikeissä rikoksissa ajolupa tulisi peruuttaa välittömästi ja pysyvästi.

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?

Koulutus lisää alan luotettavuutta ja arvostusta. Koulutus myös lisää kuljettajien asiakaspalvelu osaamista ja näin ollen laatua. Erityisryhmienkoulutus on hyvä pohja pakolliseen koulutukseen. Erityisryhmienkoulutuksen jo suorittaneet voisivat suorittaa jatkokoulutuksen puuttuvien aihealueiden osalta. Alueellamme suurin osa takseista ajaa Kela-kyytejä ja näin ollen he ovat suorittaneet hyvin erityisryhmienkoulutuksen. En näkisi että koulutuksen pakollisuus karsisi alalle oikeasti haluavia sekä motivoituneita kuljettajia. Vaihtuvuutta kuljettajien osalta pakollinen koulutus kuitenkin pienentäisi.

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?

Koe tulisi suorittaa kirjallisilla vastauksilla näin ollen kielitaito tulisi varmistettua paremmin. Monivalinta antaa mahdollisuuden päästä läpi arvaamalla. Koekertoja tulisi rajata niin että 3 yrityksen jälkeen olisi 6 kk karenssi. Vilpistä tulisi antaa vähintään 12 kk karenssi vaikka vilppi todistettaisiin vasta jälkikäteen.

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?

Tulisi. Näiden asioiden julkituonti antaisi alalle lisäluottamusta.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Ei tulisi siirtää. Koulutusorganisaation tulisi olla luotettava toimija joka toimii taksialaa arvostaen.

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?

Nykyiset toimet ovat riittäviä. Koulutuksesta vastaavalle henkilölle tulisi laittaa kuitenkin vaatimuksena enemmän työkokemusta kuin nykyinen 1 vuosi.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Värilliset rekisterikilvet helpottaisivat taksien tunnistamista muusta liikenteestä. Valvonta kuuluisi poliisille.

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?

Tämä muutos vaikeuttaisi taksiryttäjän toimintaa ja sitoisi pääomaa liiaksi kalustoon. Tästä seuraisi kaluston heikompi kunto sekä korkeampi ikä.

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?

Helpottaisi valvontaa paljon estäisi harmaata taloutta

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Julkinen rekisteri auttaisi kuluttajia palautteen antamisessa. Valmistelussa tulisi huomioida taksiryttäjien tiedottaminen oikeiden yhteystietojen antamisesta.

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?

Liikennevirhemaksu tulisi määrätä poliisin harkinnan mukaan. Oikeanlaisella koulutuksella varmistetaan kuljettajien riittävä tietotaso lainkohdista sekä autossa olevista määräyksistä. Täten liikennevirhemaksuun johtavista rikkeistä voisi osoittaa myös kuljettajalle.

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?

Taksamittari tulisi olla pakollinen kaikissa takseissa. Pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä auttaisi viranomaisia nopeampaan reagointiin väärinkäytöksissä.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Tulisi laajentaa koskemaan yrityksen päättävissä elimissä toimiessa.

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?

Ajovuoroista tulisi saada sopia. Se helpottaisi palvelulupauksen toteuttamista välityskeskusten osalta.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

-

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?

Muutosehdotukset ovat oikeansuuntaisia. Koulutuksen pakollisuus on hyvä asia. Lakiin tulisi kirjata myös vanhasta laista kuljettajien vaitiolovelvollisuus. Tämä yksinään lisäisi jo taksialan arvostusta.

Aronen Kim
Lahden Aluetaksi Oy - Koulutus