

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua taksisääntelyn koskevaan arviomuistioon. On tärkeää, että taksisääntelyä tarkennetaan siten, että asiakkaiden luottamusta taksiliikenteeseen ja taksien saatavuutta voidaan parantaa sekä vähentää harmaata taloutta taksialalla.

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?

-

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?

Nykyisessä lainsäädännössä taksinkuljettajalta ei edellytetä koulutusta, vaan ammattiin pääsee suorittamalla hyväksytysti taksinkuljettajilta vaaditun kokeen. Kannatamme Taksiliiton esittämää pakollista vähintään 21 tunnin koulutuksen suorittamista taksinkuljettajan riittävän ammattitaidon varmistamiseksi. Koetta tulisi edellyttää jälkikäteen myös alalle vuoden 2018 jälkeen tulleilta.

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 Traficomın vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestäville tahoille ja kokeen suorittajille?

Kannatamme vastuun yrittäjäkokeen järjestämisestä siirtämistä Traficomın tehtäväksi kokeen laadun ja yhteismitallisuuden varmistamiseksi.

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?

Kannatamme värillistä rekisterikilpeä taksien tunnisteeksi, sillä värillisen kilven avulla asiakkaat voivat helposti tunnistaa luvallisesti taksipalveluja tarjoavat yritykset ja ne helpottavat viranomaisten valvontatehtävää. Uutena hankittavissa taksiautoissa kilvet olisi mahdollista asentaa ensirekisteröinnin yhteydessä ja käytettynä taksikäyttöön hankittavissa autoissa kilvet tilattaisiin esimerkiksi katsastusasemalle. Värillisten taksikilpien käyttöön on päädytty myös monissa muissa maissa muun muassa valvonnan helpottamiseksi.

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?

Kannatamme arviomuistiossa esitettyä muutosta, jossa taksiliikenneluvan haltijan velvollisuutena olisi huolehtia, että ammattimaisessa henkilöliikenteessä käytettävä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Osamaksulla tai leasingillä hankituissa autoissa edellytettäisiin, että taksiliikenneluvan haltija on ajoneuvon ainoa haltija. Kuten arviomuistiossa on mainittu, on tärkeää, että ajoneuvon vuokraaminen tai leasing on jatkossakin mahdollista.

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupa

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 ajovuorojen sopimisessa?

-

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 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?

Jaamme Taksiliiton esille nostaman huolen isojen esteettömien ajoneuvojen määrän vähenemisestä ajoneuvokannasta. Yrittäjät ovat kustannussyistä siirtyneet pieniin esteettömiin ajoneuvoihin, jolloin isompien useamman kuin yhden pyörätuolin kuljetuksiin soveltuvien autojen saatavuus on vähentynyt. Julkisten hankintojen kilpailutuksissa tulisikin ottaa huomioon isojen esteettömien ajoneuvojen korkeammat hankinta- ja käyttökustannukset. Kannatamme Taksiliiton ehdotusta siitä, että useiden kilpailutusten pohjana käytettävää valtioneuvoston asetusta sairaskorvauksesta korvattavien taksimatkojen enimmäishinnoista muutetaan siten, että kuljetuksessa voidaan käyttää II-taksaa, mikäli käytetään isoa esteetöntä ajoneuvoa.

Liikenteen päästöjen vähentämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi esitämme lisäksi, että jatkovalmistelussa selvitettäisiin, olisiko taksiliikenteeseen käytettäviltä ajoneuvoilta perusteltua edellyttää tärkeimpiä turvavarusteita (esimerkiksi automaattinen hätäjarrutus) ja tietyn pakokaasupäästöluokan vaatimusten täyttämistä. Taksiautoilta voitaisiin edellyttää esimerkiksi tietyn ikärajan alittamista, jotta taataan, että taksien turvavaruste- ja päästötكنولوجياvaatimukset seuraisivat teknologian ja ajoneuvolainsäädännön kehitystä.

Kalenoja Hanna
Autotuoajat ja -teollisuus ry