

Asia: VN/35525/2023/

## Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Lapin taksiryttäjät ry on Suomen taksiliitto ry:n jäsenyhdistys. Puollamme Suomen taksiliitto ry lausuntoa ja olemme sen lausunnon kanssa samaa mieltä.

### 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?**

Taksinkuljettajan ammattiin pääseminen estettävä rikoksiin syyllistyneiltä. Talous- ja henkilöä kohdituneet rikoksen tekijät tulisi estää alalta.

### 2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

**Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?**

Poliisilla oikeus ottaa ajolupa pois.

### 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 taksinkuljettajan koulutus kannatettava

Kannatamme vastaavanlaista koulutusta, joka oli ennen lakimuutosta. Pakollinen koulutus oli väh. 30 h ja joka sisälsi erityisryhmien koulutuksen. Tällä varmistettaisiin taksinkuljettajan perusosaaminen. Koulutusvaatimus hyödyttää asiakkaita, sillä se lisää alan toimijoiden palveluosaamista, parantaa liikennekäyttäytymistä ja maksujärjestelmien käyttöä, kasvattaa ammattiympäystä sekä lisää alan houkuttelevuutta ja luotettavuutta.

Lisäksi suosittelimm kuljettajille kerran viidessä vuodessa tapahtuvaa jatkokoulutus, joka olis 7h.

## 2.5 Taksinkuljettajan koe

**Miten koetta tulisi kehittää? Tulisiko kokeen suorituskertojen määrää rajata ja asettaa karenssi esimerkiksi kolmen hylätyn koekerran jälkeen? Tulisiko vilpin jälkeistä karenssi-aikaa pidentää? Näkemyksenne karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?**

Halutessan tulis voida suorittaa myös paikallistuntemuskoe, joka lisäisi kuljettajan luotettavuutta. Koe edelleenkin Suomen tai Ruotsin kielellä.

## 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 lisätä. Lisää turvallisuutta ja lisää asiakkaiden luottamusta.

## 3.3 Yrittäjäkoe

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

Ilman muuta traficomin vastuulle. Väärinkäytön mahdollisuus poistuu.

## 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?**

Olisi vain yksi taho, joka kouluttaisi kouluttajia esim. taksiliitto. Silloin tulisi koulutuksen laatu ja kouluttajat saman koulun käyneiltä.

## 4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Meillä lapissa on pitkä valtakunnan raja Ruotsin kanssa. Olemme nähneet, kuinka Ruotsin takseissa on värilliset rekisterikilvet. Heillä kaikilla ei ole edes taksivaloa katolla, mutta erottuvat normaalista liikenteestä värillisen rekisterikilven johdosta. Kannatamme ja toivomme, että viranomaiset ottaisivat värillisen rekisterikilven taksien käyttöön! Näin on toimittu monessa muussakin euroopan maassa. Siitä ei ole mitään haittaa.

1. Värillinen kilpi on selkeä indikaatio kuluttajille siitä, että taksiyrityksen asiat ovat kunnossa. Värillinen rekisterikilpi erottaa selkeästi sellaiset taksit, joiden lupa-, rekisteröinti ja vakuutusasiat ovat kunnossa, ja viranomaisen puolesta tarkastettu kilven myönnön yhteydessä. Värillinen kilpi on merkki suoritetusta ennakkovalvonnasta.
2. Värillinen rekisterikilpi yhdessä muiden esitettyjen toimenpiteiden kanssa on tehokas valvonnan väline, joka toimii myös liikennevirrassa tunnistena valvonnan apuna.
3. Kustannukset erittäin maltilliset saavutettaviin hyötyihin nähden.

#### 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?**

-

#### 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?**

Liikennevirhemaksun korottaminen ja määräaika virheen korjaamiseen, jonka jälkeen tarvittaessa liikenneluvan peruuttaminen määräajaksi

#### 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?**

Taksamittarin tulee olla pakollinen varuste, täytyyhän yrityksessä olla kassakone. Taksamittarin investointi on hyvin vähäinen kustannus noin 1000,-€-2000,- €. Tiedon keruun tulisi suorittaa viranomaispalvelin, jonne kaikki tiedot siirretään taksamittarilta ja olisi yhteinen kolmas osapuoli. Näin viranomaiset saisivat sieltä kaikki tarvitsemansa tiedot

### 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?**

Lapin pienissä kunnissa ja hiukan suuremmissakin kaupungeissa taksien päivystäminen on loppunut, ajetaan vaan sopimuskyttejä. Meistä kaikissa alle 30 000 asukkaan kunnissa ja kaupungeissa tulisi voida sopia päivystyksestä ( aamu / ilta / yö vuorot ) näin saataisiin taksit riittämään myös hiljaisempaa aikana. Nykyään, uuden lain aikaan taksit ajavat mielellään vain ns. virka-aikana.

### 6.3 Julkisesti tuettu päivystys

**Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?**

Alle 30 000 asukkaan kunnissa ja kaupungeissa yöpäivystystä tulisi ehdottomasti tukea rahallisesti, ei ole enään mitään ilmausta työtä, kun siirryimme markkinaehtoiseen liikenteeseen.

### 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?**

-

Salla Jani

Rahkonen Veli  
Lapin Taksiryrittäjät ry