

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisäätelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta lausua. Lainsäädännöllä tulisi varmistaa koko Suomen elinvoimaisuus ja huoltovarmuus siten, että myös haja-asutusalueella olisi mahdollista tuottaa taksipalveluita ja siten myös hädän tullen ihmisillä olisi mahdollisuus päästä pois alueelta. Tämä tarkoittaisi lainsäädännöllisiä toimia, joilla rajoitettaisiin "välistä vetäjien" toimivaltaa varsinkin julkishallinnon maksamissa kuljetuksissa. Näin ovat jotkut julkishallinnon toimijat (tosin valitettavan harvat) jo pyrkineet tekemäänkin, kiitos siitä. Julkishallinnon maksamien kuljetusten toiminnan keskittämistä vain muutamalle toimijalle Suomessa (sisältää itse välityksen, siinä käytettävät tietotekniikkajärjestelmät ja laitevaatimukset) tulisi välttää, jotta huoltovarmuus toteutuisi myös kriisitilanteissa. Hajautettu järjestelmä on hankalampi halvaannuttaa kuin keskitetty järjestelmä. Markkinatalouden ei tule perustua siihen, että julkishallinnon kilpailutusten avulla pyritään hankkimaan määrävä markkina-asema alueella siten, että itse palvelua tuottavat yrittäjät pakotetaan "joko teet määrätyn sopimuksen tai et aja" -tilanteeseen ja jossa itse yrittäjä ei voi vaikuttaa tarjottavaan ajosuoritehintaan.

Lainsäädännön avulla saavutettava hyöty vaatii valvonnan toteutumisen entistä tehokkaammin. Tällä hetkellä valvonta on valitettavasti kovin tehotonta ja kohdistuu kentällä pääosin niihin toimijoihin, jotka maksavat palkkojen sivukulut, verot, vakuutukset (myös autot vakuutettu luvanvaraiseen käyttöön) jne. Harmaan talouden toimijoita ei juuri kentältä tavoiteta. On varottava, ettei lainsäädännöllä ja koulutusvaatimuksilla ajeta näitä rehellisiä toimijoita entistä syvempään kannattamattomuuskuiluun ja vaikeuteta työvoiman saatavuutta.

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?

Kannatamme arviomuistion ehdotuksia.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Kannatamme arviomuistion ehdotuksia.

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?

"Taksinkuljettajien erityisryhmien kuljettajakoulutuksen" vaikuttavuus tulisi arvioida osana lainsäädäntöhanketta. Kannatamme alalle tulon koulutusvaatimuksen lisäämistä. Pakollinen koulutus tulee nostamaan alalle tulon kynnystä ja aiheuttamaan kustannuksia toimijoille, jotka tälläkin hetkellä maksavat velvoitteensa ja huolehtivat työntekijöiden osaamisesta.

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus tulisi lisätä osaksi pakollista koulutusta. Lisäksi tämä tulisi vaatia kaikilta alalle vuoden 2018 lainsäädäntömuutoksen jälkeen tulleille.

Koulutuksen tulisi olla ammatillisen koulutuksen lainsäädännön alla ja siten tuottaa henkilökohtaistamisvelvoite.

Erillistä jatkokoulutusta emme kannata.

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 olla mahdollista suorittaa myös suullisesti (kotimaisen kielen kielivaatimuksista ei tule poiketa), jotta huomioitaisiin lukivaikeudet. Taksinkuljettaja ei työssään juurikaan tarvitse tekstin tuottamista tai pitkien tekstien omaksumista, joten tätä ei tulisi kokeessa arvioida. Jos lukivaikeutta ei näin huomioida, ei hylätyn kokeen jälkeen tule määrätä karenssia.

Havaitun vilpin jälkeinen karenssi voisi olla 12 kk.

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 Traficomien vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestävälle tahoille ja kokeen suorittajille?

Kokeen järjestäminen tulisi siirtää virkavastuulle! Kokeella on merkittävä vaikutus kokeen suorittajan tulevaisuuteen ja työuraan, joten on oltava taho johon valittaa. Yrityksellä ei saa olla mahdollisuutta vaikuttaa toisen henkilön yrityksen perustamiseen ja yrittäjänä toimimiseen.

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?

Koulutuksen toteuttajalla tulisi olla pedagoginen pätevyys. Tämän hetkiset taksialan kouluttajien pätevyysvaatimukset ovat epämääräisiä ja tuottavat hyvin epätasalaatuista koulutusta.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Värilliset rekisterikilvet osoittaisivat sekä taksin käyttäjille että viranomaisille, että viranomaisasiat ja luvanvaraisen liikenteen vakuutukset ovat kunnossa. Kustannukset hieman nousisivat, mutta emme pidä tätä merkittävänä haittana hyötyihin nähden. Vaatimus hankaloittaisi auton käyttöä satunnaisesti taksiliikenteeseen, mutta kokonaisuhyöty olisi haittoja huomattavasti suurempi.

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 liikennelupa

Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella kytkeä rekisteritunnus liikennelupaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksiyrityksille) ja toimivaltaisille viranomaisille?

Kannatamme ehdottomasti rekisteritunnuksen kytkemistä liikennelupaan. Ehkäisisi osaltaan harmaata taloutta ja helpottaisi viranomaisvalvontaa.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Harmaan talouden karsimisessa tämä olisi apukeino, kun kenen tahansa olisi mahdollista tarkistaa esim. auton luvanvaraisuus. Lisäisi turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta asiakaskunnassa.

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?

Jokaisen taksimatkan aikaa ja matkaa mittaava taksamittari tulisi säätää pakolliseksi. Taksamittarin hankintakustannus ei ole merkittävä, kunhan ei mahdollisteta välityskeskuksille vaatia julkishallinnon kilpailutetuissa kuljetuksissa tiettyjä mittareita.

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?

Tällä hetkellä osa välityskeskuksista määrittelee ajovuorolistat kaikille ajankohdille, mutta yksittäiset toimijat esim. haja-asutusalueella eivät saa sopia esim. arkiöiden päivystyksestä, jotta varmistettaisiin taksin saatavuus. Tasapuolisuuden vuoksi joko kaikki saavat sopia tai kukaan ei voi sopia.

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?

-

Hyvärinen Sari
Kaskinen&Hyvärinen