

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

AKT ry. kiittää mahdollisuudesta lausua tästä asiasta. Taksisääntelyn arviomuistiossa esitetyt muutokset ovat mielestämme kannatettavia ja oikeansuuntaisia.

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?

Mielestämme olisi hyvä tiukentaa ja lisätä kriteereitä ajoluvan saamiseksi. Tämä lisäisi asiakasturvallisuutta ja parantaisi pitkällä aikavälillä myös alan imagoa, sekä lisäisi myös työn arvostusta.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Kyllä, mikäli kuljettajan epäillään syylistyneen vakavaan rikokseen, joka liittyy henkeen, terveyteen, huumaaviin aineisiin, sekä petokseen/maksuvälinerikoksiin.

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?

Kannattamme arviomuistiossa olevaa ehdotusta 21 tunnin pakollisesta koulutuksesta. Koulutus lisäisi alan/palvelun luotettavuutta ja "tasalaatuisuutta". Koulutus tulisi säätää pakolliseksi uusille alalle tuleville ja vuoden 2018 jälkeen tulleille voisi olla kevennetty kertauskoulutus.

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?

Monessa maassa kuljettajille on pakollinen ajokoe ja tätä tulisi meillä myös vakavasti harkita. Karenssi kolmen hylätyn kerran jälkeen on kannatettava ajatus. Näin henkilö myös todellisesti harkitsisi itse, että onko sovelias alalle. Vilpin jälkeistä karenssiaikaa tulisi pidentää ja jälkikäteen havaitusta vilpistä tulisi seuraamuksia voida antaa.

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?

Kyllä hyvämaineisuutta tulisi täsmentää ja tiukentaa, koska tämä lisäisi luottamusta alaa kohtaan.

3.3 Yrittäjäkoe

Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomien vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestävälle taholle ja kokeen suorittajille?

Kyllä mielestämme koe tulisi keskittää yhden toimijan eli Traficomien vastuulle. Tämä parantaisi kokeiden tasalaatuisuutta ja valvontaa koko maassa.

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?

Koulutusorganisaatioiden kelpoisuusvaatimusten tulisi olla nykyistä tarkemmat koulutuksen laadun varmistamiseksi. Kouluttajana/koulutusvastaavana ei tulisi saada toimia, jos on aiemmin syyllistynyt vilpilliseen tai rikolliseen toimintaan.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Eri väriset kilvet parantaisivat alan imagoa ja luotettavuutta, sekä lisäisi asiakkaan turvallisuuden tunnetta, koska ajoneuvo erottuisi paremmin ns. "pimeistä" takseista. Asiakas voisi olla varma, että lupa-, rekisteri- katsastus- ja vakuutusasiat ovat kunnossa.

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?

Tämä helpottaisi valvontaa kaikilta osin. Saatavuuteen tällä ei olisi vaikutusta, koska suurin osa autoista on jo rekisteröity luvanhaltijoiden nimiin, varsinkin haja-asutusalueilla.

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?

Kannatamme ajatusta, että lisäykset ja poistot voitaisiin tehdä Traficomien kautta.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Mielestämme tämä lisäisi alan läpinäkyvyyttä. Tietosuojalainsäädäntö tulee kuitenkin huomioida.

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?

Virhemaksu varmasti parantaisi alan luotettavuutta siltä osin, että toimijat "muistaisivat" nykyistä paremmin ja selkeämmin pitämään hinnastot näkyvissä ja valaisimet asianmukaisina.

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?

Kyllä tulisi. Joku yhtenäinen ja luotettava järjestelmä tulisi olla, johon olisi velvollisuus tiedot kaikilla tavoilla maksetuista kyydeistä laittaa ja viranomaisilla olisi todellinen mahdollisuus tätä seurata ja valvoa. Lisäksi alalla yleisin palkkausmuoto on provisiopalkkaus ja myös siltä kannalta katsottuna taksamittarin keräämät tiedot ovat kuljettajan oikeusturvan kannalta mielestämme erittäin tärkeitä ja luotettavia.

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?

Ehdottomasti tulisi olla täsmällinen ohjeistus asiasta, että yrittäjät uskaltaisivat sopia asiasta. Tällä saataisiin ainakin hieman helpotettua saatavuuteen liittyviä ongelmia joillan alueilla. Tässä tulisi myös huomioida provisiopalkkaisten kuljettajien ansiotaso siinä tilanteessa, että he mahdollisesti joutuvat päivystämään alueella, jossa kyytejä ei paljoa ole.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Kokeikuja julkisesti tuetusta päivystyksestä on ja saadut kokemukset ovat positiivisia. Tämä voi olla hyvä lisä saatavuusongelman ratkaisemiseksi.

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?

-

Ollas Juha
Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

