

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Annamme lausunnon vastaamalla kysymyksiin. Vastaukset annettu yhteistyössä Itä-Suomen Taksiryttäjät ry:n kanssa.

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 em. tuomioiden lisäystä ajoluvan saamisen esteeksi. Muutosehdotuksilla on myönteistä vaikutusta tunteeseen asiakasturvallisuudesta ja sillä mahdollisuus parantaa ennakovalvontaa. Ajoluvan esteenä olevissa rikostuomioissa esitämme lisäselvitettäväksi hyvämäineisuutta kyseenalaistavia muita tuomioita mm. luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamista, toimimista ilman taksinkuljettajan ajolupaa, törkeää veropetosta, törkeää ja perusmuotoista vapauden riistoa, kiristystä, laitonta uhkausta, terrorismirikoksia, järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistumista, sekä seksuaalirikoksia, lapsiin kohdistuneita rikoksia ja väkivaltarikoksia.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisen sääntelyä tulisi tarkentaa samoilta osin kuin ne muodostuisivat ajoluvan saamisen esteeksi. Viranomaisille tulee antaa riittävät valtuudet ajoluvan peruuttamiseen.

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?

Kannatamme taksinkuljettajan pakollista koulutusta. Koulutusvaatimus hyödyntäisi toimialaa kokonaisvaltaisesti ja parantaisi alan toimijoiden osaamista ja uskottavuutta. Koemme sen välttämättömänä asiakkaiden luottamuksen palauttamiseen. Koulutusvaatimus ei näkemyksemme mukaan ole esteenä työvoiman saatavuudelle, tai että sillä olisi kielteisiä vaikutuksia alueellisesti, tai vaikuttaisi negatiivisesti palveluihin.

Kannatamme vähintään 21 tunnin pakollista koulutusta. Pakollinen koulutus vähentäisi erityisryhmien koulutuksen kestoja.

Kannatamme täysimääräistä koulutusta alalle 30.6.2018 jälkeen tulleille. Jatkokoulutukselle emme ensisijaisesti näe tarvetta.

Esitämme lisäselvitettäväksi pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemuksen perusteita. Taksirytykset antavat vuosi-ilmoituksella Traficomille mm. tiedon pääasiallisesta toiminta-alueestaan. Saatavissa on dataa joka osoittaa, että taksit toimivat pääsääntöisesti tiettyjen kuntien alueilla, vaikka niiden asemapaikasta ei ole erikseen määrätty. Paikallistuntemuksen osaaminen on taksiin liitetty odotusarvo, joka korostuu etenkin suuremmissa kaupungeissa. Sen huomioiminen koulutusvaatimuksissa on perusteltua.

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?

Kannatamme ehdotusta kaksiosaisesta kokeesta. Esitämme pakollista ajokoetta, tai Suomessa suoritettua kuljettajatutkintoa. Kannatamme kohtuullisia karenssiaikoja osaamattomuudesta johtuvasta hylkäyksestä. Suorituskertojen määrälle ei meillä ole kantaa. Vilpillisen toiminnan, myös jälkikäteen havaitun, karenssiaika tulisi pidentää vähintään 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?

Kyllä.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Kannattamme kokeen siirtämistä Traficomın vastuulle. Se parantaa kokeiden tarjontaa alueellisesti koko Suomessa. Sillä saavutetaan tasavertaiset ja oikeamittaiset kriteerit kokeen suorittajalle. Lisäksi se parantaa ja motivoi koulutuksenorganisaatioita tarjoamaan laadullisesti parempaa koulutusta.

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?

Kyllä. Koulutuksen tarjoajan tulee kuulua ennakonperintärekisteriin. Koulutuksesta vastaavana ei voi toimia henkilö joka toiminnallaan on aiheuttanut mahdollisen toisen koulutusorganisaation hyväksynnän peruuttamisen, laiminlyöntien tai vilpillisen toiminnan johdosta. Henkilö voi olla vain yhden organisaation vastaavana kerrallaan ja hänen tulee tosiasiallisesti johtaa koulutustoimintaa. Henkilöä ei voi pitää sopivana, mikäli hän ei täytä ajoluvan saamiseksi olevia hyvämaineisuuden määritelmiä.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Värillinen rekisterikilpi vahvin, selkein, yksiselitteisin ja yleismaailmallisin viesti kuluttaja-asiakkaille, että taksiyrityksellä on lupa,- rekisteröinti- ja vakuutusasiat kunnossa. Haittoja ei ole. Hallinnollinen taakka on vähäistä. Värillisen kilven käyttöedellytyksien valvonta on helpointa tarkistaa ajoneuvojen vuosikatsastuksien yhteydessä. Ammattiliikenteeseen rekisteröidyt ajoneuvot katsastetaan vuosittain.

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?

Rekisteröinti vaatimuksella voidaan varmentaa, että liiketoiminnassa käytetty auto on rekisteröity tarkoitettuun käyttöön. Taksiyrityksien hallinnollinen taakka ei ole merkittävä. Ei vaikutusta saatavuuteen.

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?

Helpottaa valvontaa peruutettujen liikennelupien osalta. Lisäselvitettäväksi ehdotamme voidaanko merkinnät tehdä esim. Traficomın verkkopalvelussa. Hallinnollinen taakka vähäinen.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Tiedon läpinäkyvyys paranee. Olennaisinta on julkiset luvanhalitijatiedot luvan olemassaolo, yrityksen nimi ja y-tunnus. Lisäselvitettäväksi voidaanko pääasiallinen toiminta-alue merkitä.

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?

Sanktoiden tehostaminen osana valvontaa on keskeistä. Liikennevirhemaksuksi tulisi määrätä vähintään 200€ taksiliikennettä koskevien velvoitteiden laiminlyönneistä. Muita säännöksiä voisivat olla mm. väärä hinnoittelu.

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 säätää pakolliseksi. Muista vastaavista laitteista ei saa yhtä kattavia tietoja. Taksamittari on auton kassalaite.

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?

Kyllä kannustaisi. Ohjeistuksen puuttuminen koetaan riskialttiiksi.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Hämeen Taksiryttäjät ry:n toiminta-alueen kunnissa Forssassa ja Sysmässä on kokeilussa julkisesti tuettua ympärivuorokautista päivystystä. Kokemuksemme julkisesti tuetuista päivystyksistä ovat olleet myönteisiä ja niistä saatu palaute on ollut myönteistä.

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?

Pidämme arviomuistion osioita nykytilan kuvauksessa pääosin onnistuneina. Huolemme liittyä tulkintaamme vähäiselle painoitukselle jääneistä viranomaisvalvonnan tehostamisesta, taksamittarin pakollisuudesta ja värillisestä rekisterikilvestä. Toivomme näiden nousevan jatkotyössä voimakkaammin esiin. Ne ovat aivan keskeisiä parannuksia hallitusohjelmaan kirjattujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Kuusniemi Jari
Hämeen Taksiyrittäjät ry