

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lahden Aluetaksi oy

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 kyseisten tuomioiden ajoluvan esteeksi muodostumista .Muutosehdotuksilla on ehdottomasti positiivisia vaikutuksia asiakasturvallisuuden

tunteeseen.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamiseen liittyvää sääntelyä on mielestämme tiukennettava nykyisestään.

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 kevennettyinä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi? Olisiko tarpeen säätää myös erillisestä jatkokoulutuksesta?

Pakollisella kuljettajakoulutuksella ei ole havaittavissa mitään konkreettisia haittoja saavutettaviin hyötyihin verrattuna ja sillä on mahdollista vaikuttaa merkittävästi alan luotettavuuteen ja asiakasturvallisuuteen.

Koulutuksen tulee sisältää minimissään taksialan lainsäädäntöä, asiakaspalvelua ja alan turvallisuutta koskevat sisällöt.

Koulutus tulee säätää pakolliseksi 30.6.2018 jälkeen myönnettyjen ammattiajolupien haltijoille, jos heillä ei ole todistettavasti minimissään taksivälityskeskuksen järjestämää 21 tunnin koulutusta.

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?

Kokeen suorituskertojen määrä tulee rajata kolmeen vuodessa. Todennetusta vilpistä tulee asettaa 2 vuoden karenssi.

EU:n ulkopuolella myönnettyjen ajokorttien haltijoille tulee asettaa Suomessa suoritettava kuljettajatutkinto ennen taksinkuljettajan kokeeseen pääsyä.

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?

Kannatamme kyseisten rikostuomioiden lisäämistä vaatimukselle hyvämaineisuudesta.

Vaikutuksena näemme vain alan turvallisuutta ja luotettavuutta lisääviä seurauksia.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Yrittäjäkoe tulee siirtää Traficomien vastuulle.

Pohdinnassa vaikutuksista tulee edetä laatu ja alalle tulevien yrittäjien ammattimaisuus edellä. Jos taksiyrittäjäksi hakeutuva ei pysty kokeesta rehellisesti suoriutumaan, tulee hänelle asettaa 2 vuoden karenssi.

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?

Koulutusorganisaatioille ja koulutuksesta vastaavalle henkilölle tulee asettaa nykyistä tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja esteitä hyväksynnälle. Organisaatio tulee olla Traficomien hyväksymä. Lisäksi viranomaisella tulee olla riittävät keinot puuttua mahdolliseen vilpilliseen toimintaan koulutustoiminnassa.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Värillisten rekisterikilpien toteutus on helppo ja kustannustehokas keino viestiä asiakkaille ja viranomaisille siitä, että kyseisen taksirytyksen asiat ovat kunnossa.

Valvonta tulee toteuttaa katsastusten ja normaalin poliisin suorittaman liikenteenvalvonnan ja automaattivalvonnan yhteydessä.

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?

Jotta ajoneuvojen rekisteritunnukset saadaan toimivaltaisen valvontaviranomaisen sähköiseen rekisteriin, niin ajoneuvon

rekisteröintivaatimus liikenneasioiden rekisteriin kuljetusrytyksen yksinomaiseen hallintaan mahdollistaa kyseisen vaatimuksen täyttymisen.

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

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

Näkemyksemme mukaan taksien valvonta, luotettavuus ja alan yleinen turvallisuus kasvaa rekisteritunnuksen kytkemisellä liikennelupaan.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Julkisuudella ja läpinäkyvyydellä ei nähdäksemme voi olla mitään haittavaikutuksia laillisesti ja nuhteettomasti toimiville taksirytyksille.

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?

Liikennevirhemaksu kyseisistä puutteista tulee korottaa 250,00 euroon. Lisäksi luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamisen rangaistuasteikkoa on korotettava huomattavasti, kun säännös kytkeytyy viranomaisten välisiin valtuuksiin.

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?

Mittalaitedirektiivin mukainen taksamittari tulee ehdottomasti olla pakollinen. Vain taksamittariin tukeutuvalla järjestelmällä voidaan saavuttaa riittävät tiedot kolmannelle osapuolelle, Traficomille ja verottajalle. Myös asiakkaiden suuntaan tämä toimenpide lisää luotettavuutta.

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?

Kilpailu- ja kuluttajavirasto voi laatia selvän ja yksiselitteisen ohjeen, kuinka välityskeskus voi toteuttaa esim. arkiöiden päivystyksen minimilistalla siten, että se ei riko kilpailulainsäädäntöä.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Toiminta-alueellamme esimerkiksi Asikkala, Heinola, Kärkölä ja Orimattila ei ole saatavilla arkiöisin takseja asiakkaille. Julkinen tuettu päivystys parantaisi merkittävästi asiakkaiden mahdollisuutta asiakkaiden kannalta.

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?

Taksien värillisistä rekisterikilvistä on hyviä kokemuksia useista euroopan maista.

Malkki Hermanni
Lahden Aluetaksi Oy

Kontula Jari
Lahden Aluetaksi Oy