

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Minua on häirinnyt jo kauan, kun kukaan ei puolusta mitenkään näitä kollegoita, joiden sanotaan häiriköivän asema-aukiolla ja satamissa. Ottaako kukaan huomioon sitä, että heidät on suljettu kaikesta ulos. Eivät kelpaa kelaan, paitsi jos maksavat TaksiHelsingille tai muulle alueella toimivalle operaattorille. Eli voisi yleistää, maksu operaattorille tekee huonosta häiriköstä hyvän. Eli keskuksen teippaus autoon rahalla ostettuna muuttaa tilanteen

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?

En usko, että kannattaa muuttaa mitään. Olen jo sen verran vanha, että mielessäni aina siintää muisto siitä, että Ilpo Larha ajoi TaksiHelsingin autoa. Toisaalta oli hänkin aloittaessaan ihan puhtaalla rekisterillä.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Minä tutkisin tapauskohtaisesti. Ei voida etukäteen määrittää kauheasti. Tilanne voi olla tilanteen pakottama.

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?

Tällä hetkellä on hyvä koulutus. En lähtisi muuttamaan mitään.

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?

Tämä on myös hyvä nyt tällä hetkellä.

3.2 Hyvämaineisuuden estävät rikokset

Tulisiko hyvämaineisuuden arviointiin lisätä esteeksi myös henkeen ja terveyteen sekä maksuvälineriikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita? Mitä vaikutuksia näillä muutoksilla olisi taksialalle, sekä laajemmin tavara- ja henkilöliikenneluvan hakijoihin ja haltijoihin?

En muuttaisi tätäkään tällä hetkellä. Taksiala voi olla toisille hyvä polku palata kaidalle tielle.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Ei se muuta mitään. Antaa olla ennallaan vain.

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?

Tätä Trafi voisi valvoa. Siinä voisi olla hyväkin syy. Toisilla kouluttajilla kouluttajan kaverit ovat paremmassa asemassa kuin vieraat.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

En näe mitään hyötyä, voi olla haitaksikin. Vähän sama juttu kuin aikanaan 80kmh lätkä. Se leimaa.

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?

En näe hyötyjä. Marginaalijuttu. Lisää aikavaa selittelyä monessa portaassa, eikä anna hyötyjä.

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupa

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

Näpertelyä. Ei ole hyötyjä kellekään.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Tämähän on jo nyt Trafilla. Jollei ole pakollinen, sen voisi määrätä sellaiseksi.

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?

Hinnasto on nykyin pelkkää puuhastelua. Jos seuraisitte keskuksia, sieltä tulee nykyin vilkkaina iltoina, niinkuin nykyin 2vko sitten koulun päättäjaisviikonloppuna, ilmoituksia vaihtaa erikois/spesial/vilkkahanhetken-taksalle. Keskuksilla on asialle oma nimi kaikilla. Se on kumminkin oma korotettu taksansa iltoihin, jolloin on vilkasta. Ei stemmaa kenenkään hinnastoon. Valvokaa keskuksia tehokkaammin.

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?

Ei. Ja jos se kumminkin tehdään, se pitää tehdä laajemmalla otannalla kuin vain kotimaisten kahden valmistajan mittarit. Esim. vaatimustasona voisi olla CE-merkintä tai TUV-hyväksyntä. Kelan vaatimusta näiden kahden valmistavan tuotteisiin, mitähän sieltä löytyisi, jos tutkittaisiin. Esim. Mercedesen oma mittari, jonka saisi, jos autoa tilatessa näin ilmoittaisi, ei Kelalle käy. Protektionismia.

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 ajovurojen sopimisessa?

Kyllä vuoroista pitäisi voida sopia.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Kts edeltä. Jos vuoroista voidaan sopia, julkista tukea ei tarvita.

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?

Minä lähtisin koko asiaa perkaamaan keskuksista päin. He käyttävät tällä hetkellä kauheaa ylivaltaa, mafiaa muistuttavaa uhkailua. Ja nyt puhun yhteiskunnan ajoista, eli Kela ja sote. Tämä on minusta aivan nurinkurinen tilanne, että keskuksat voivat ohjaila ajoja haluamilleen takseille. Tätä ei tapahdu millään muulla liike-elämän alalla. Jos vaikka paikallisen k-kauppiaan kauppa ei oikein käy, hän joutuu itse miettimään, miksi asiakkaat vierastaa. Mutta tällä alalla ei mene niin. Jos olet tarpeeksi liiton mies tai muuten keskukseseen päin, sieltä järjestetään jotakin. Asiakkaalla pitäisi olla valinnan vapaus ottaa kenet haluaa, eikä keskus saisi sotkeutua asiakashankintaan eikä niiden jakeluun. Heidän virka olisi clearata maksutapahtumat ja toimittaa ne oikealle maksajalle.

Toiseksi, menevätkö yhteiskunnan ajojen kilpailutukset nyt ihan reilusti, kun kilpailutus osoitetaan vain keskuksille? Keskuksat yleensä tarjoavat aivan katteettomalla hinnalla luottaen, että kyllä epätoivoisia taksimiehiä tarpeeksi löytyy. Sit vielä ottavat välistä vähintään 6% + kk-maksu. Jos ja koska rahojen loppumisesta Purra ja moni muukin kaiken aikaa puhuu, tuosta saataisiin sitä. Keskusten rooliksi clearata maksutapahtumat, ei välittää tai jakaa.

Toinen kovasti ärsyttänyt seikka on tämä jatkuvasti, esim hesarissa toistuva 'villientaksien' mollaaminen. Suomi on näitä täynnä. Ei keskuksiin halua kuin ne, joiden puhelin on liian hiljaa. Tai sitten sillä motiivilla, että Kela ja sote ovat annettu joillekin keskuksille hoidettavaksi. Teipattu auto ei ole tae mistään. Jos katsotaan tilastollisesti, teipatut autot ovat useammin olleet osallisena kaikenlaiseen. Vaikka perattaisiin Jango listoilta pois.

Hiisilä Hannu

Taksi Hannu Hiisilä - Hannu Hiisilä tel: 0400-45 45 44