

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

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?

-

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

-

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?

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?

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 taholle ja kokeen suorittajille?

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?

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

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?

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?

-

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

-

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?

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/35525/2023/

Kohdan 5.2 kysymys

5.2 Vaihtoehtoiset toimenpiteet

1. Tulisiko taksamittari säätää pakolliseksi useampiin ajoihin kuin mitä laki nyt edellyttää? 2. Saako käytössä olevista lain mukaisista muista laitteista ja järjestelmistä yhtä kattavat tiedot kuin taksamittarista? 3. Mitä ovat taksamittarin tai muun laitteen tai järjestelmän kustannukset kuljettajalle tai yritykselle? 4. Olisiko erillinen pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä hyödyllinen?

LAUSUNTO

1. Taksamittari ei ole välttämätön, koska nykytekniikalla saadaan samat tiedot edullisemmin.

2. Kehittyneen digitalisaation johdosta vastaavalla laitteella saadan vähintään vastaavat tiedot.

3. Taksimittarin kustannus on alkaen 1300€ + asennus 350€ + datainterface 200€. Lisäksi tarvitaan yhteensopiva maksupäätte, jonka kustannus esim. 3 vuoden vuokrasopimuksella on 54€/kk. Pakollinen tallennuspalvelu maksaa n. 12€/kk.

Vastaavan laitteen kustannus yrittäjälle: Hankintakuluna Android puhelin, BT-tulostin 121€, Bt-maksupäätte alk. 19€. Tallennuspalvelu maksaa 11,80€/23,56€/kk.

4. Erillinen pilvitalennus/tiedonvaihtojärjestelmä olisi varmasti hyödyllinen, muttei välttämätön.

Taksamittari ja/tai muu vastaava laite.

Miksi taksamittari: Suomessa joudutaan käyttämään EU:n vanhan mittalaitedirektiivin johdosta meidän oloissa jopa etätarkkaa auton pyörän pyörimiseen perustuvaa matkanmittaamisen menettelyä (Erikokoinen talvi- ja kesärenas ja liukkaalla kelillä pyörän sntminen).

Määräykset täyttävä muu vastaava laite /järjestelmä täyttää muiltaosin asetetut vaatimukset. USA ja Canada ovat äskettäin tehneet muutoksia osaltaan tähän määräyksen. EU:n alueella tullaan tätä vanhaa viimeksi 2014 päivitettyä direktiiviä vaatiman tarkistettavaksi, ottaen huomioon digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Merenkulku, ilmairu, sotilasjärjestelmät jne. ovat jo pitkään käyttäneet Gps pohjaista mittausta ja paikannusta.

Taksamittari ei poista usein esintyvää räikeää "riistohinnoittelua, vaan sallii laillisen ryöstön". Esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalla on suurella joukolla takseja lain vaatima 10km/15min esimerkkimatkan hinta ikkunatarrassa 60-70€. Perinteinen vastaava hinta on 30-35€. Koska taksamittariin asetetut tariffit vastaavat ikkunahintoja menettely on laillinen. SIIS "HUIJATAAN TAKSAMITTARILLA".

Elinkeinovapaudesta johtuvan vapaan hinnoittelun myötä tämä asiakkaiden huijaukseksi kokema mahdollisuus poistuisi vain etukäteisellä kiinteähintamenettelyllä, eli asiakkaan tulisi halutessaan aina saada tietoonsa matkan hinta etukäteen, jolloin hän voi hyväksyä tai hylätä kyytitarjouksen.

Etukäteishintaan antaa kustannustehokkaan mahdollisuuden osoite- ja ajoikapohjainen Taximeter Finland järjestelmä, joka myös kerää ja tallentaa Traficomien määräysten mukaisesti kaikki vaaditut tiedot muuttamattomina kuluvan vuoden lisäksi kuudeksi vuodeksi kolmannen tahon palvelimelle. Näihin tietoihin viranomaisilla on pääsy.

Linkki vastaavan laitteen ominaisuuksiin:

https://asiakas.kotisivukone.com/files/greenlinetaxi.fi.kotisivukone.com/Uuden_taksilain_mukaiset_ominaisuudet.pdf

ICABS 24Service

Juhani Reinilehto

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?

-

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?

Miksi taksamittari: Suomessa joudutaan käyttämään EU:n vanhan mittalaitedirektiivin johdosta meidän oloissa jopa etätarkkaa auton pyörän pyörimiseen perustuvaa matkanmittaamisen menettelyä (Erikokoinen talvi- ja kesärengas ja liukkaalla kelillä pyörän sutiminen).

Määräykset täyttävä muu vastaava laite /järjestelmä täyttää muiltaosin asetetut vaatimukset. USA ja Canada ovat äskettäin tehneet muutoksia osaltaan tähän määräyksen. EU:n alueella tullaan tätä vanhaa viimeksi 2014 päivitettyä direktiiviä vaatiman tarkistettavaksi, ottaen huomioon digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Merenkulku, ilmaliikenne, sotilasjärjestelmät jne. ovat jo pitkään käyttäneet Gps pohjaista mittausta ja paikannusta.

Taksamittari ei poista usein esintyvää räikeää "riistohinnoittelua, vaan sallii laillisen ryöstön". Esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalla on suurella joukolla takseja lain vaatima 10km/15min esimerkkimatkan hinta ikkunatarrassa 60-70€. Perinteinen vastaava hinta on 30-35€. Koska taksamittariin asetetut tariffit vastaavat ikkunahintoja menettely on laillinen. SIIS "HUIJATAAN TAKSAMITTARILLA".

Elinkeinovapaudesta johtuvan vapaan hinnoittelun myötä tämä asiakkaiden huijaukseksi kokema mahdollisuus poistuisi vain etukäteisellä kiinteähintamenettelyllä, eli asiakkaan tulisi halutessaan aina saada tietoonsa matkan hinta etukäteen, jolloin hän voi hyväksyä tai hylätä kyytitarjouksen.

Etukäteishintaan antaa kustannustehokkaan mahdollisuuden osoite- ja ajoaikapohjainen Taximeter Finland järjestelmä, joka myös kerää ja tallentaa Traficomien määräysten mukaisesti kaikki vaaditut tiedot muuttamattomina kuluvaan vuodet lisäksi kuudeksi vuodeksi kolmannen tahon palvelimelle. Näihin tietoihin viranomaisilla on pääsy.

Linkki vastaavan laitteen ominaisuuksiin:

https://asiakas.kotisivukone.com/files/greenlinetaxi.fi.kotisivukone.com/Uuden_taksilain_mukaiset_ominaisuudet.pdf

