

2.2. Ajoluvan saamisen estävät rikokset

Aserikoksien osalta tulee erityisesti huomioida ihmisen henkeä uhkaavat tilanteet (laiton uhkaus). Samoin metsästysrikosten osalta, joissa seuraamuksena on vankeutta rikoslain 41 mukaisesti.

Maksuvälinerikokset tulee huomioida ajoluvan myöntämisen yhteydessä.

Muut jo nykyään huomioitavat rikokset ovat riittäviä.

2.3. Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Ajolupa tulee peruuttaa pysyvästi, jos luvan haltija syyllistyy toistamiseen rikoslain määrittelemiін rikkeisiin, esim. rattijuopumukseen.

2.4. Taksinkuljettajan koulutus

Kannatamme lisäystä lakiin pakollisesta taksinkuljettajan koulutuksesta. Koulutuksessa tulee kiinnittää huomiota riittävään kielitaitoon ja erityisryhmien tarpeisiin.

Lisäksi tulee harkita jo alalla olevien jatkokoulutusta, ei kuitenkaan samassa laajuudessa kuin raskaan liikenteen kuljettajien kohdalla. Jatkokoulutuksen pääpaino tulee olla liikenneturvallisudessa.

2.5. Taksinkuljettajan koe

Kokeen valvomista tulee kehittää ja tarkastella, pystyisikö valvoja olemaan fyysisesti läsnä kokeen aikana. Kannatamme kolmen hylätyn koekerran jälkeistä karenssiaikaa ja sen pidentämistä 12 kuukauteen vilpillisissä tilanteissa. Myös jälkikäteen todettu vilpin tulee aiheuttaa seuraamuksia.

3.2. Hyvämaineisuuden estävät rikokset

Kannatamme lisäksi lainsäädäntöön hyvämaineisuuden esteeksi rikoslain 20, 21, 36 ja 37 luvun mukaisten rikosten osalta. Muutokset tulee koskea myös muita tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoita ja hakijoita, näin liikennepalvelulaki on yhdenvertainen kaikille toimijoille.

3.3. Yrittäjäkoe

Mahdollinen yrittäjäkokeen järjestämisen siirto Traficomille ei saa nostaa kustannuksia nykyisestään. Traficomien tulee varmistaa kokeen suorittaminen sujuvasti myös harvaan asutulla seudulla.

3.4. Koulutusorganisaation valvonta

Ehdotus Traficomien oikeudesta saada käyttöönsä VHS- raportointi on kannatettava. Koulutusorganisaatioille lisättävät tarkemmat kelpoisuusvaatimukset eivät saa tuottaa yrittäjille lisäkustannuksia.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

Värilliset rekisterikilvet torjuisivat tehokkaasti harmaata taloutta. Rekisterikilpien valvonta kuuluisi pääsääntöisesti poliisille, jolloin sen väärinkäyttöä pystyttäisiin parhaiten estämään. Myös Traficomilla tulisi olla valvontavastuu. Asian jatkoselvitys tulee tehdä huolella.

4.3. Ajoneuvon rekisteröiminen luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan

Ehdotus on pääsääntöisesti kannatettava, on kuitenkin selvitettävä, onko muutoksella vaikutuksia saatavuuteen.

4.4. Rekisteritunnuksen kytkeminen taksiliikennelupaan

Ehdotus on looginen jatkumo kohtaan 4.3.

4.5. Julkiset tiedot taksitoimijoista

Kannatamme muutosehdotusta, se helpottaa tietojen saamista takseista.

4.6. Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

Ehdotus liikennevirhemaksuista on kannatettava. Lisäksi tulisi miettiä kovempia seuraamuksia, jollei puutteita korjata virhemaksujen myötä.

5.2. Vaihtoehtoiset toimenpiteet

Taksamittareita tulisi käyttää muissa paitsi ennalta sopimukseen pohjautuvissa kuljetuksissa (esim. kunnan ja taksiyrittäjän välinen sopimus).

Uusien järjestelmien käyttöönotossa on otettava huomioon sen tuomat kustannukset. On myös selvitettävä, voidaanko kehittää olemassa olevaa järjestelmää.

5.3. Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Ei lausuttavaa.

6.2. Ajovuoroista sopiminen

Ajovuoroista tulisi voida sopia harvaan asutuilla alueilla, joissa esim. kysyntä arkipäivinä on vähäistä. Kysynnän määrää kuitenkin tulisi seurata ja peruuttaa sopiminen, jos tilanne sitä vaatii.

6.3. Julkisesti tuettu päivystys

Kuhmon kaupungilla ei ole kokemusta julkisesti ostetusta päivystyspalvelusta. Kuten muistiossa todetaan, taksipalvelut eivät ole kunnan järjestämisvastuulla. Kuitenkin Kuhmon kaupunki näkee, että päivystys tulisi varmistaa lakimuutoksen yhteydessä.