

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Onnettomuustietoinstituutti OTI on tutustunut taksisääntelyn arviomuistioon ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Taksiliikenne osana liikennejärjestelmää on kaupallista ja ammattimaista liikennettä, jossa maksavalla asiakkaalla on oikeus odottaa erityisen turvallista liikkumispalvelua sekä sääntöjen noudattamista. Palvelun turvallisuus muodostuu muun muassa kunnossa olevasta ajoneuvosta, ajokuntoisesta ja osaavasta kuljettajasta sekä turvalaitteiden käytöstä.

Taksien osallisuus kuolemaan johtaneisiin tieliikenneonnettomuuksiin

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat tutkineet vuosina 2013–2022 keskimäärin kerran vuodessa sellaisen kuolemaan johtaneen tieliikenneonnettomuuden, jossa on ollut mukana työvuorossa ollut taksi. Taksi on ollut yhtä usein onnettomuuden syntyyn eniten vaikuttanut aiheuttaja kuin vastapuolena toisen aiheuttamassa onnettomuudessa.

Taksinkuljettajien sairauskohtaukset

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien kymmenen vuoden aikana tutkimien kuolemaan johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien joukossa oli kolme sellaista tapausta, joissa työvuorossa ollut taksinkuljettaja sai toimintakyvyn vieneen sairauskohtauksen. Näistä yhdessä tapauksessa kuljettajalla oli asiakas kyydissään.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien mielestä ammattikuljettajien terveydentilan valvontaa sekä tiedonkulkua terveydenhuollon ja ajokorttiviranomaisen välillä tulee terävöittää. Taksikuljettajan ajoluvan ehtona olevan ryhmän 2 ajoterveysvaatimusten täyttymistä on valvottava riittävän tehokkaasti.

Pyörätuolimatrustajien turvallisuus

Kahdessa tutkijalautakuntien tutkimassa tapauksessa oli invataksin kyydissä ollut pyörätuoli päässyt kaatumaan tai pyörätuolissa istunut asiakas oli pudonnut pyörätuolin kyydistä. Tutkijalautakunnat esittivät näiden tapausten yhteydessä muun muassa, että inva -ja koululaiskuljetuksien kuljettajilla tulee olla pakollinen erityiskoulutus turvalaitteiden oikeasta ja määräysten mukaisesta käytöstä.

Liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määrät

Taksien aiheuttamien liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määrän kehitys on ollut aaltoilevaa. Vuotuinen vahinkojen määrä on vaihdellut 850 ja 1400 välillä. Vahinkomäärät ovat olleet koholla vuosina 2013, 2018–2019 ja 2022.

Harmaan talouden synnyttämä tilastovääristymä

Onnettomuustietoinstituutti OTI huomauttaa harmaan taksitoiminnan aiheuttavan tilastovääristymää, koska muiden kuin luvanvaraiseen käyttöön ilmoitettujen autojen liikennevahingot kirjautuvat yksityiskäyttöisten autojen vahingoiksi. Yllä ilmoitetut luvut ovat siis mitä todennäköisemmin liian pieniä. OTI kannattaa toimenpiteitä, joilla varmistetaan mahdollisimman monen taksiliikenteessä käytettävän ajoneuvon kirjautumista luvanvaraisessa käytössä olevaksi. Siten saadaan varmistettua mahdollisimman todenmukainen tieto taksien liikenneturvallisuustilanteesta liikenneturvallisuustyössä ja päätöksenteossa hyödynnettäviksi.

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 Taksikuljettajan 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 järjestäville tahoille 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 taksiyrityksille) 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?

-

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?

-

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?

-

Parkkari Kalle
Onnettomuustietoinstituutti

Räty Esa
Onnettomuustietoinstituutti OTI