

Asia: VN/35525/2023/

## Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Taksisääntelyn arviomuistio

Ajoluvan saamisen estävät rikokset

Näkövammaisten liitto kannattaa suunniteltuja muutoksia.

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Ei huomioita.

Taksinkuljettajan koulutus

Arviomuistiossa voimassa olevaa lainsäädäntöä ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiin lisätään säännös pakollisen taksinkuljettajan 21 tunnin koulutuksen suorittamisesta taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi. Lisäksi edellytettäisiin taksinkuljettajan kokeen hyväksytyä suorittamista.

Näkövammaisten liitto pitää pakollista taksinkuljettajan koulutusta välttämättömänä. On aiheellista harkita, onko esitettävä 21 tunnin koulutus riittävä, vai olisiko koulutusta perusteltua pidentää muutamilla tunneilla. Koulutuksen sisällön tulee olla kattava ja valvonnasta on tosiasiasa huolehdittava ja valvonnan on myös toteuduttava.

Arviomuistion mukaan koulutuksella varmistettaisiin alalle tulevien riittävä kielitaito, tai ainakin sillä voitaisiin puuttua selviin kielitaidon puutteisiin. Kielitaidon ja pääasiallisen toiminta-alueen

paikallistuntemuksen puutteisiin on löydettävä ratkaisut. Näkövammaisten ihmisten kokemusten mukaan taksinkuljettajien paikallistuntemuksessa esiintyy huomattavia puutteita. Lisäksi taksinkuljettajien kielitaito on usein tasolla, joka ei mahdollista suomenkielistä keskustelua. Taksinkuljettajan puutteellinen kielitaito voi johtaa jopa vaaratilanteisiin yksittäisessä palvelutilanteessa, jos asiakkaalla on näkövamma. Näkövammaisen ihmisen kanssa kommunikointi on nimenomaan sanallista, minkä vuoksi taksinkuljettajan on pystyttävä puhumaan ja ymmärtämään riittävän hyvin suomen kieltä.

Pakolliseksi esitettävällä koulutuksella pyritään myös lisäämään ammattitaitoa ja asiakaspalvelutuntemusta. Osa ammattitaitoa on erilaisten asiakkaiden kohtaaminen asiakkaina – ei esimerkiksi yhteiskunnan korvaamia kuljetuksia käyttävinä näkövammaisina tai kuulonäkövammaisina. Koulutukseen on sisällytettävä myös asenteisiin ja kulttuuriin liittyvää sisältöä, sillä taksinkuljettajilla on havaittavissa hyvin erilaista suhtautumista esimerkiksi asiakkaina oleviin näkövammaisiin naisiin ja asiakkaiden mukana oleviin opaskoiriin.

Arviomuistion mukaan erityisryhmien kuljettajakoulutus säilyisi vapaaehtoisena. Näkövammaisten liitto esittää sen säätämistä pakolliseksi osaksi taksinkuljettajan koulutusta. Tämä ei kuitenkaan saa johtaa tilanteeseen, jossa koulutuksen sisältöä supistetaan siten, että se ei ole enää riittävän kattava.

Arviomuistiossa todetaan, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sisältöä voitaisiin muuttaa. Siitä ei kuitenkaan käy ilmi, millä tavoin erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sisältöä on mahdollisesti tarkoitus muuttaa. Näkövammaisten liitto korostaa, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksessa on käsiteltävä kattavasti näkövammaista ihmistä taksien asiakkaana. Näkövammaisuudesta ja näkövammaisen asiakkaan palvelemisesta annettavien perustietojen ohella koulutukseen on sisällytettävä käytännön harjoituksia ja kokemuksellinen osuus muun muassa näkövammaisen ihmisen opastamisesta, taksimatkan maksutapahtumasta sekä siitä, millaista on olla näkövammaisena taksin kyydissä.

On välttämätöntä, että näkövammaista asiakasta koskevan osuuden kouluttaa itse näkövammaisen ihminen. Osiota ei tule kouluttaa papereita lukemalla tai videoita näyttämällä, vaan sen on oltava konkreettisesti käytännön läheinen. Tällä hetkellä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen näkövammaisuutta käsittelevä osio koulutetaan hyvin kirjavasti, mikä vaikuttaa koulutuksen laatuun. Koulutusorganisaatioita tulee valvoa nykyistä paremmin ja koulutuksen sisältö tulee raamittaa selkeillä kriteereillä.

Mikäli erityisryhmien kuljettajakoulutusta ei säädetä pakolliseksi, yleisen pakollisen taksinkuljettajan koulutuksen on sisällytettävä osio näkövammaisesta taksiasiakkaana. Perustietojen (opastaminen, näkövammaisuus, opaskoira) kouluttamisen on oltava osa tätä koulutusta. Myös tässä on välttämätöntä, että kouluttaja on itse näkövammaisen.

Erityisryhmien kuljettajakoulutusta käytetään hyvinvointialueiden, kuntien ja Kelan kilpailuttamien kuljetuspalvelujen julkisten hankintojen kriteerinä. Näkövammaisten liitto katsoo, että erityisryhmien kuljettajakoulutus, joka sisältää osion näkövammaisten ihmisten kuljetuksista, tulee sisällyttää kilpailuskriteereihin. Se on yksi laatutekijä muiden joukossa. Tällä hetkellä laatutekijänäyttävät kilpailutuksissa merkitsevän liian vähän, millä on suoravaikutus näkövammaisten ihmisten arkeen. Käytännössä vaikutus näkyy toimimattomina ja näkövammaisen ihmisen elämään ja yksilöllisiin tarpeisiin vastaamattomina palveluina.

Taksinkuljettajan koulutus on säädettävä pakolliseksi kaikille taksinkuljettajille. On kuitenkin harkittava, vaikuttaako taksinkuljettajaksi tulemisen ajankohta jollain tavalla siihen, pitääkö pakollinen koulutus käydä. Koulutuksen on oltava pakollinen vähintään kaikille vuoden 2018 taksiuudistuksen jälkeen taksinkuljettajina aloittaneille. Pakollisen koulutuksen suorittamiseen on hyvä säätää siirtymäaika, jonka kuluessa koulutus on suoritettava, jos taksinkuljettaja haluaa jatkaa alalla. Lisäksi koulutuksen on oltava pakollinen kaikille alalle tuleville uusille taksinkuljettajille.

Näkövammaisten liitto kannattaa jatkokoulutusvaatimuksen harkitsemista.

#### Taksinkuljettajan koe

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä, jonka mukaan koesuoritus on hylättävä myös silloin, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. On välttämätöntä, että taksinkuljettajan koe suoritetaan rehellisesti eikä minkäänlaista vilppiä pääse tapahtumaan. Valvonnan on oltava kattavaa ja tehokasta. Myös vilpin jälkeen asetettavan karenssin pidentäminen on kannatettavaa.

Arviomuistiossa esitetään, että hyväksytyt kokeen suoritus ajoluvan hakemisen perusteena rajattaisiin ajallisesti esimerkiksi kolmeen (3) vuoteen. Rajaaminen on kannatettavaa, sillä muutoin hyväksytyt koesuorituksen ja ajoluvan hakemisen välillä voi kulua niin pitkä aika, ettei pakollisesta taksinkuljettajan koulutuksesta ole tosiasiaa osaamista olemassa. Aikajänteen tulee olla sellainen, että realistisesti voidaan ajatella koulutuksen tuoman osaamisen olevan vielä olemassa.

Esitys määräaikaisesta kiellosta osallistua taksinkuljettajan kokeeseen hylätyn koesuorituksen jälkeen on kannatettava. Samoin kannatettavaa on, että kokeeseen osallistumiseen asetettaisiin määräaikainen osallistumiskielto kolmen hylätyn suorituskerän jälkeen. Tällä hetkellä näyttää siltä, että osa taksinkuljettajista on päässyt kokeesta läpi joko onnella tai lukuisten yritysten jälkeen. Heillä ei ole alalla tarvittavaa osaamista, vaikka he ovat kokeen suorittaneet. Tällä on suora vaikutus muun muassa näkövammaisten asiakkaiden kokemaan turvallisuuden tunteeseen sekä taksipalvelujen luotettavuuteen ja sujuvuuteen.

Myös esitys, että taksinkuljettajan koe tulee suorittaa kokonaisuudessaan puolen vuoden aikana, on kannatettava. Kokeen jakaminen kahteen osioon vaikuttaa toimivalta ratkaisulta.

## Hyvämaineisuuden estävät rikokset

Näkövammaisten liiton mielestä hyvämaineisuuden arviointiin tulee lisätä esteeksi myös henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita.

## Yrittäjäkoe

Näkövammaisten liitto kannattaa yrittäjäkokeen järjestämisvastuun siirtämistä Traficomille. Samoin se kannattaa taksinkuljettajan kokeeseen liittyvän vilppiä koskevan seuraamuksen ulottamista yrittäjäkokeeseen.

## Koulutusorganisaatioiden valvonta

Koulutusorganisaatioiden valvonnan tulee olla kattavaa. Pelkkä vakavaraisuuden ja esimerkiksi harmaan talouden valvonta ei ole riittävää. Myös koulutusorganisaatiolle ja koulutuksesta vastaavalle henkilölle asetettavat tarkemmat kelpoisuusvaatimukset ovat kannatettavia.

## Värilliset rekisterikilvet

Ei huomioita.

## Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan

Ei huomioita.

## Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

Ei huomioita.

## Julkiset tiedot taksitoimijoista

Mikäli julkinen rekisteri otetaan käyttöön, sen tulee olla saavutettava. Ellei saavutettavuutta varmisteta, ne näkövammaiset ihmiset, jotka käyttävät tietokoneita ja muita vastaavia laitteita apuvälineiden (ruudunlukuohjelma ja suurennusohjelma) kanssa, eivät välttämättä voi rekisteriä käyttää.

## Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä, jonka mukaan puutteellisesta taksivalaisimesta voidaan määrätä liikennevirhemaksu. Samoin esitys siitä, että puutteellisesta hintojen ilmoittamisesta voidaan määrätä liikennevirhemaksu, on kannatettava.

Näkövammaisten liitto muistuttaa, että hintatietojen esilläpidon osalta on tärkeää, että hinnanomääräytymisen perusteet ovat tosiasiallisesti saavutettavasti ja esteettömästi kaikkien matkustajien saatavilla. Hinnaston tulee olla selkeästi esillä kaikille matkustajille näkyvällä paikalla. Taksissa esillä olevan hinnaston kirjasintyyppi ja -koko sekä värit tulee olla selkeästi erottuva ja toteutettu hyvillä kontrasteilla. Mikäli hintatiedot esitetään verkkosivuilla, niiden tulee olla luettavissa saavutettavassa sähköisessä muodossa.

Pyydetessä hintatiedot on ilmoitettava asiakkaalle suullisesti siten, että se on kielellisesti ymmärrettävää. Taksinkuljettajan suomen kielen taidon on oltava niin hyvä, ettei ymmärtämisiongelmiä puolin eikä toisin ole. Ellei tietoa ole saatavilla saavutettavassa muodossa ja ellei taksinkuljettaja varmista asiakkaan kohdalla hänen tietoisuuttaan matkan hinnasta, kyseinen asiakas ei ole yhdenvertaisessa asemassa muihin asiakkaisiin nähden. On muistettava, etteivät näkövammaiset ihmiset suinkaan käytä taksia vain matkustaessaan vammaispalvelulain (380/1987) nojalla myönnettyillä kuljetuspalveluilla tai Kansaneläkelaitoksen korvaamilla matkoilla.

Vaihtoehtoiset toimenpiteet

Ei huomioita.

Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Ei huomioita.

Ajovuoroista sopiminen

Näkövammaisten liitto pitää ajatusta kannatettavana, mikäli sillä helpotetaan taksien saatavuutta hiljaisina ajankohtina, iltaisin ja viikonloppuisin sekä haja-asutusalueilla.

Julkisesti tuettu päivystys

Näkövammaisten liitto pitää ajatusta kannatettavana. Se voisi auttaa taksien saamista haja-asutusalueilla sekä iltaisin ja viikonloppuisin tai muutoin hiljaisina aikoina.

Loppuun yleisiä kysymyksiä

Arviomuistioon olisi tärkeää tehdä lisäys siitä, että näkövammaisten ja eri erityisryhmien liikkuminen on pitkälti taksipalvelujen varassa. Toimivat taksipalvelut merkitsevät näkövammaisille aivan eri asiaa kuin keskimäärin koko väestölle. Taksipalvelujen merkitys näkövammaisille vammaispalvelulain mukaisten kuljetuspalvelujen käyttäjille on ehdoton edellytys tavallisen arjen sujumiselle ja itsenäiselle elämälle. Taksipalvelujen sujuvuus, toimivuus ja turvallisuus ovat välttämättömiä reunaehtoja asioinnin, työssäkäynnin, opiskelun ja yleensä yhteiskuntaan osallistumisen toteutumiseksi. Näin ollen näkövammaisten ja eri erityisryhmien taksipalvelujen valvontaan, laatuun ja turvallisuuteen on erityisesti kohdennettava resursseja. Vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset sekä Kansaneläkelaitoksen korvaamat kuljetukset kytkeytyvät perusoikeuksiin, minkä vuoksi kyseisten kuljetusten valvontaan, laatuun ja turvallisuuteen on kiinnitettävä jatkossa nykyistä enemmän huomiota.

Nykyisin on käytössä useita erilaisia taksien tilaussovelluksia. Osa niistä on toteutettu saavutettavasti, eli ne toimivat näkövammaisten käyttämien apuvälineiden kanssa (iPhonessa valmiina oleva Voiceover-ruudunlukuohjelma). Näkövammaisten liitto korostaa, että näiden digitaalisten sovellusten saavutettavuus on varmistettava. Se on varmistettava sekä sovellusten kehitystyössä että niitä uudistettaessa ja päivitettäessä. Ei ole hyväksyttävää, että esimerkiksi aiemmin hyvin iPhonen Voiceover-ruudunlukuohjelmalla toimiva sovellus ei uudistuksen tai päivityksen jälkeen enää toimi. Mikäli näin tapahtuu, näkövammaiset ihmiset eivät voi enää sovellusta käyttää, jolloin heidän taksintilausmahdollisuutensa kaventuvat merkittävästi. Lisäksi tilauksesta tulee heille kustannuksia, joita näkeväälle älypuhelinä käytettävälle ihmiselle ei tule.

Hyvinvointialueiden ja Kelan (sekä koulukuljetuksissa kuntien) tulee priorisoida kuljetusten laatu ja turvallisuus lakisääteisiä kuljetuksia koskevissa kilpailutuksissa. Laatuksiteerit on määriteltävä asiakkaan näkökulmasta. Näkövammaisten ihmisten yksilölliset tarpeet ja elämäntilanteet tulee huomioida, kun kilpailutuksissa arvioidaan eri toimijoiden tarjoavien kuljetusten toimivuutta ja laatua.

Julkisesti hankittujen ja korvattujen kuljetusten hinnat on kilpailutuksessa pudotettu usein liian alas, mikä on vaikuttanut haitallisesti kuljetusten laatuun ja niiden saatavuuteen. Se on myös vaikuttanut siihen, etteivät taksinkuljettajat suostu ajamaan näitä kuljetuksia ja osa heistä tuo asian hyvin selkeästi esiin näkövammaisille asiakkaille.

Lisätietoja

järjestöjohtaja Sari Kokko, sari.kokko@nakovammaistenliitto.fi

järjestöpäällikkö Markku Möttönen, markku.mottonen@nakovammaistenliitto.fi

Näkövammaisten liitto ry

Jukka Tahvanainen

Sari Kokko

toimitusjohtaja

järjestöjohtaja

## 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 Traficomin 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 liikenneluvanhaltijan 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 liikennelupan

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella kytkeä rekisteritunnus liikennelupan? 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?**

-

Kokko Sari  
Näkövammaisten liitto ry