

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Tyks Ajopoli/ Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys antaa lausunnon arviomuistion perusteella.

Ajoterveysvaatimukset on nostettu osaksi muistiota ja tämä on tärkeä asia. Taksinkuljettajan terveys on sama kuin hänen työkykynsä, ilman riittävää R2 terveysvaatimusten täyttymistä, ei ole lainmukaista oikeutta toimia ammatissa.

Työtä aloittaessa lääkärintarkastus on aina kuljettajan etu ja siksi sen tekijän tulisi olla liikennelääketieteeseen perehtynyt lääkäri. Liikennelääkäreitä ovat työterveyslääkärit ja moni yleislääkäri myös tuntee taksialan sopivuusvaatimukset R2 terveyskriteerien ohella. Jos uran alussa nämä EU-ajokorttidirektiivistä ja omasta kansallisesta lainsäädännöstä tulevat R2 kriteerit täyttää, tulee ne pyrkiä myös pitämään voimassa työuran aikana. Vaatimukset ovat tiukemmat ja niitä ei tarpeeksi tunneta. Taksialalla ei kaikilla ole vielä mitään työterveyshuoltoa joka voisi näitä seurantapalveluita tarjota, yrittäjät jättävät itsensä ulkopuolelle näistä vaikka palvelut lakisääteisesti työntekijöille hankkivat.

Ammattikuljettajien kohdalla pakolliset terveystarkastukset pitäisi saada normaaliksi toiminnaksi, jotta pystymme ennaltaehkäisemään perussairauksia, joiden riski kasvaa aloilla joissa tehdään paljon istumatyötä, epäsäännöllistä työvuoroa ja yötyötä. Alalla olisi järkevää laatia pakollinen päihdeohjelma, koska päihteiden käyttöä esiintyy myös taksialalla. Kaikissa takseissa ei ole vielä alkoholukkoa, muita huumeita sekään ei havaitse.

Alalle hakeutuu paljon omasta aikaisemmasta työstään työkyvyttömäksi tulleita joiden perusterveys on huonompi lähtökohtaisesti. Alasta on tullut vaikutelma, että sitä voisi tehdä kuka vaan joka osaa ajaa autoa. Alalle on siis tullut kuljettajia joiden terveyttä tai soveltuvuutta ei ole arvioitu riittävästi.

Monelle eläkeläiselle on tullut pettymys siitä etteivät terveysvaatimukset enää täyty. Terveysteot olisi siis järkevää aloittaa ajoissa, jotta voi ajaa myös taksia eläkeiässä huomioiden, että kognitionvaatimukset ovat tiukemmat 68-vuotiaasta eteenpäin.

Taksilain korjaus on tarpeen, 2018 muutokset valitettavasti ovat vieneet hyvän laatumaineen suomalaisesta taksityöstä. Kilpailu ei lopulta tuonut hintojen alentumista, tuli työturvallisuusuhkaa ja

taksin käytön vähentymistä. Lain korjaaminen on myös osaltaan hukkatyötä, uudistuksen 2018 yhteydessä tehtyjä lausuntoja ei otettu huomioon. Toivottavasti nyt on toisin.

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?

Ehdotukset ajoluvan estävistä rikoksista on hyvä muutos ja että jos niitä tekee, menettää luvan. Ajolupaa R2 lausuntoa arvioidessa tulisi olla laajemmin tiedossa lääkäriellä aikaisempaa rikostaustaa. Kuljettaja joka hakee ajolupaa, ei välttämättä näitä taustatietoja tuo esille. Tiedonkulkua voisi parantaa viranomaisten välillä ja Trafocomin erikseen näitä tarkistaa.

Liikennelääketieteessä sopivuuslausumassa katsotaan henkilö sopimattomaksi tämän tyyppiseen kuljetustehtävään, jos on taustalla ollut aikaisempia seksuaalirikoksia, rattijuopumuksia tai väkivaltaisuudesta tulleita tuomioita. Aikaisempi vankilatausta ei välttämättä ole aina peruste evätä taksinkuljettajan tehtävää, jos omassa toiminnassa on tapahtunut merkittävä muutos. Ehdotus 5 vuoden seurannasta on perusteltu. Pohdittava on myös kuinka paljon nuoruudessa tehdyt virheet saavat vaikuttaa myöhemmässä elämässä.

Yhteiskunnan kannalta aikaisemmat talousrikokset tulisi olla esteenä tai ainakin vaadittava tarkempaa seurantaa tuloista ja kirjauksista, koska taksialalla tehdään paljon harmaata työtä.

Mikäli tarkasti kuvataan näitä taksialalle estäviä rikoksia, se lisää myös kuluttajien luottamusta alalle. Kuljettajiksi haaveilevien nuorten kannalta myös ohjaa mahdollisesti välttämään rikoksia. Rikosten kuvaus voi vähentää alalle pyrkiviä, joilla on näitä ja se vaikuttaa alaan positiivisesti.

Taksiratsioissa aika usein on löydetty etsintäkuulutettuja ja ei taksiluvan omanneita, joka on aina huono viesti alan turvallisuudesta. Huono kuljettaja-aines vähentää taksin käyttöä.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Lain valmistelukappaleessa oli kattavasti tätä pohdittu. Ajoluvan menetys voi tulla lääketieteessä terveyssyistä ja päihdesyistä. Ajoluvan menetys alkuun usein määräaikainen ja jos tilanne sitä vaatii, niin myös pysyvä, jos ei enää toivu perussairaudesta ja täytä R2 vaatimuksia. Lääkäriellä on laissa määritetty ilmoitusvelvollisuus jos ei täytä terveysvaatimuksia 6 kk rajan jälkeen tai sairaus on vakava.

Törkeä taksityössä tehty rikos, esim raiskaus voisi olla perustelu menettää taksilupa. Törkeä liikenneturvallisuusriike samoin on peruste luvan menetykseen, päihtyneenä ajaminen tai liikennevahingon tahallinen aiheuttaminen. Seuranta-aika viisi vuotta kuten on kouristuksessa. Laissa on tätä kohtaa pohdittu nyt paremmin eli määritellään mistä syistä ajoluvan peruutus tapahtuu.

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?

Taksialan haaste ei välttämättä ole ettei sinne olisi halukkaita tulijoita. Haaste on nyt kirjavuus, joka näkyy käytännössä osaamisvajena. Koulutus tarvitaan yleensä ammattiin kuin ammattiin. Työterveyshuollossa alkutarkastuksessa jo selviää, onko henkilöllä sopivuus alalle ja sitä kautta onko mahdollista jatkaa koulutukseen. Koulutuspaikan saamisen edellytys pitää olla asianmukaisesti tehty lääkärin arvio ja tämä kokonaisvaltaisesti arvioitu. Kielitaitoa myös koulutus voisi tarjota osana ja sitä kautta parantaa mahdollisuuksia toimia asiakaspalvelutyössä.

Koulutuksen pakollisuus on vaan hyvä asia ja sitä kautta KELA voi varmistaa, että kuljettajat ovat kelpollisia kuljettamaan myös vajaakuntoisia. Pakollinen koulutus myös verkostoi kuljettajia keskenään ja oppiminen tehostuu.

Alalla on vuoden 2018 jälkeen varmasti niitä joilla ei ole riittävää terveyttä eikä osaamista. Koulutuspäivien järjestäminen näille kuljettajille on tarpeen ja näin samalla tulee rekisteröityä alalla toimivat ja verotiedot. Ratsiatoimintaa edelleen tarvitaan ja siinä kuljettajan pitää osoittaa pätevyys. Uudelleen alalle kouluttautuvilla koulutus on oltava ehdottomasti pakollinen ja sitä voinee tarjota myös TE-keskukset. Lääkärin lausunnot toivottavasti hankitaan liikennelääketiedettä hallitsevilta. Oppimisen ongelmat voi tulla tarkastuksessa esiin esim lukivaikeus. Silloin tarvitaan opetukseen muokkausta ja selkokieltä. Selkokieli tukee myös vieraskielisten opiskelua.

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?

Taksinkuljettajan koe on tärkeä keino arvioida, kuka on riittävän pätevä toimimaan alalla. Jos koe on helppo, niin se ei palvele laadun nostamisessa. Kokeessa tulee huomioida lukemisen oppimisenvaikeudet jotka eivät yleensä estä autolla ajamista. Jos ne kohdistuvat hahmotukseen tai tarkkaavaisuutee, niiden arviointi tulee tehdä tarkemmin. Jos kokeen hylkää esim kolme kertaa, suositellaan terveyshuollon arviointia ennen kuin yrittää uudelleen. Syynä voi olla kielitaidon puute joten karenssi tästä syystä perusteltua, jotta lähtee kieltä opiskelemaan.

Karenssi pitäisi olla ihan perus insinööriajossakin, sitäkin voi yrittää loputtomasti ja paikkakuntaa vaihtaen.

Kokeessa vilpin tekeminen ja siitä kiinni jääminen, pitäisi olla este alalle pääsyyn. Karenssia ehkä turha pohtia, jos henkilö vilpillä pyrkii liikenneturvallisuustyöhön. Tarkastusmenetelmät kehittyvät

koko ajan ja hyvä niin, Jos jää kiinni näissä tarkastuksissa eli on väärä henkilö ollutkin testeissä, niin sanktio pitää tulla. Ajolupaa ei pidä myöntää lainkaan.

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?

Kaikki rangaistavat rikokset joita tehdään, eivät kuulu liikenneturvallisuuskulttuuriin. Suomessa ennen 2018 uudistusta saatoit lähettää lapsesi taksilla mummolaan, koska tiesit miten hyvämaineisia ja luotettavia kuljettajat olivat. Kun uudistus tuli, iso osa näistä kuljettajista lopettivat, koska kokivat etteivät halua kuulua enää siihen viitekehukseen mihin kuljettajataso muuttui. Suomalainen rehellisyys takaisin. Lain kohta hyvin laadittu ja perusteltu.

3.3 Yrittäjäkoe

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

Kokeen järjestämistahon pitää olla kokenut ja pystyä palvemaan koko maan laajuisesti. Traficom hyödyntää Ajovarman palveluita ja sitä kautta voisi olla vaihtoehto. Traficomiin myös taksihakemukset ja lääkärinlausunnot menevät ja voisi olla loogista, jos koko ketju toimii sitä kautta. Ajovarman toimipisteitä on laajasti ja samalla toimii myös auton katsastuspalvelut. Saattaisi tuntua taksialalle pyrkivästä helpolta saada kaikki palvelut samasta paikasta. Kokeiden taso mahdollista saada yhteneväksi.

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?

Vastaavia haasteita on liikenneopettajien tutkinnossa ja koulutuksessa. Varmasti koulutuksen laadun kannalta on hyvä pyrkiä yhtenäisiin käytänteisiin ja vaatimuksiin. Koulutusta tarjoaa nettipalvelut, taksiliitto, autokoulut, ammattiopistot ja itse taksirytykset. Lupa koulutuksen järjestämiseen haetaan Traficomista, joka valvoo tätä. Varmasti vaatii enemmän resurssia tämäkin kuin ennen.

Hintakilpailu on tässäkin ongelma, hinnan sijaan olisi parempi verrata koulutuksen sisältöä. Alalle hakeva ei välttämättä osaa pohtia vaihtoehtoja jos ovat erilaisia vain hinnaltaan. Onko työnantajat kiinnostuneet mistä koulutuksen on saanut? Onko tehty tutkimusta, miten eri koulutusreiteistä ovat alalla pärjänneet? Alkukielitesti voisi olla perusteltu jonka pitää läpäistä ensin. Näin terveyshuollossa tehdään.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Malli on ulkomailta jossa näinkin taksin lupaa ja rehellistä asemaa tuodaan esille. Mahtaako olla kustannusvaikuttava toimi? Taksikyltti katolla ajaa paljon samaa jos se on standartoitu, samoin joka autossa oleva virallinen taksimittari.

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?

Ei kannanottoa

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?

Seurannan kannalta tätä varmasti on ehdotettu ja näin taksiajoneuvo on liikennevirrasta tarkistettavissa. Liikenneluvallista ajoneuvoa voinee ajaa eri kuljettajat joka tapauksessa. Ajoneuvoja vaihdetaan aika usein, eli jatkuvaa päivitystä rekisterinpitäjälle ja saako kuinka reaaliaikaiseksi.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Terveyshuollon ammattilaiset ovat jo vuosia olleet julkisessa rekisterissä ja on aika outoa ettei myös kuljetusalalla olevat ole.

Rekisterin hyöty on tarkistusmahdollisuus, voisit vaikka taksin takapenkillä tarkistaa onko kyseinen kuljettaja tai auto rekisterissä.

Taksiyrittäjä palkkaa uusia kuljettajia, haluaa varmasti tarkistaa että luvat ovat voimassa. Ajoterveysvaatimusten täytyminen tulisi näkyä samassa paikassa. Ajokorttiluokan näkyminen helpottaisi myös terveyshuoltoa omassa työssään.

Haittoja on rekisterin ylläpito ja siihen liittyvä jatkuva päivitystyö, mutta hyödyt varmaan suuremmat harmaan talouden kannalta.

Valmistelussa kannattaa hyödyntää tietoa jota on saatavilla näistä olemassa olevista rekistereistä.

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?

Käytännössä toimiiko tämä seuraamus käytännön tasolla, tavoite on varmaan kitkeä harmaata taloutta. Somealustoiden kautta syntyvät kuljetuspalvelut jäävät kokonaan tämän seurannan ulkopuolelle. On varmaan parempia keinoja myös kuin liikennevirhemaksu tai jos sellaisen saa, niin

jokin gps seuranta joka kestää kuukausia. Useammasta virhemaksusta voisi myös ajokortti olla poliisilla ja sitä kautta rangaistus tuntuu. Ajokortin menetys , taksiluvan menetys tai jopa auto muutamaksi päiväksi, saisi toiminnan muuttumaan paljon nopeammin.

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?

Suomessa oli aikaisemmin taksimittari jokaisessa autossa, miksi se 2018 laissa arvioitiin turhaksi. Vaihtoehtoja on varmasti tälle ja niiden kustannukset hankkiessa voinee vähentää verotuksessa. Verottajan jopa kannattaisi sellainen antaa jokaiselle joka aikoo taksityötä tehdä rehellisesti. Harmaan talouden kustannukset ovat aivan eri luokkaa mitä näihin mittareihin menisi euroja.

Pilviratkaisut varmasti ovat tulossa ja sitä kautta voidaan lisätä kuljettajan liikkumisen valvontaa myös entisestään. Tietoturva tässäkin oltava hyvä. Kirjanpidon kannalta sähköiset palvelut ovat aina eduksi ja vähentää myös yrittäjän harmia. Kuljettajan työtunnit myös mahdollista laskuttaa reaaliajassa.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Ei kannanottoa

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?

Ajovuorojen sopiminen on hyvä pohtia jotta palveluita tarjotaan kysynnän mukaan. Nyt näitä yrityksiä on aikaisempaan nähden paljon, eli kuinka sopiminen voisi toteutua tasapuolisesti?

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Ei kannanottoa

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 tunnistanee 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?

Taksilain korjaus on hyvä asia ja tässä on nostettu paljon niitä ongelmakohtia esiin, johon haetaan korjausta. Taksialalla nyt työskentelevät siitä hyötyvät.

Yleisenä keskustelun avauksena nostaisin vielä selvät puutteet liikenneturvallisuuskulttuurissa maantieliikenteen osalta. Järjestelmästä puuttuvat liikennelääkärit, kuten kaikissa muissa liikennemuodoissa on. Tämä näkyy suoraan liikennekuolemista. Taksinkuljettajia kuolee työvuoroissa edelleen sairauskohtauksiin, joita ei vastaavasti ole tapahtunut raide tai ilmailussa. Liikennelääkärijärjestelmän luominen on täysin realistista nyt kun työterveyshuollon koko on kasvanut. Siellä on myös päihdelääketieteellistä osaamista. Taksinkuljettajan työn pitäisi olla erityistä vaaraa oleva työ ja sitä kautta jokaiselle alalla toimivalle vähintään vuosittainen terveystarkastus laissa. Työterveyshuollolle tulisi myös antaa oikeuksia kertoa työnantajalle, jos kuljettajan terveys ei ole riittävä. Vastaanotolla tehty sva-todistus tai sopimattomuuslausunto ei välttämättä päädy työnantajalle. Taksialalla keikkatyötä tehdään muun työn ohessa. Omasta perustyöstä arvioidaan sairaaksi, silti lähdetään taksia ajamaan. Työnantajan vastuulla kuitenkin auto sekä kuljettaja ja matkustajien turvallisuus.

Pakollinen lääkärintarkastus asianmukaisesti tehtynä oltava edellytys koulutukseen, nyt nettikurssit ja autokoulut antavat tunteja henkilöille joilla terveys ei ole riittävä. Alalle pyrkivä menettää rahojaan kun ei ole lääkärin käynnillä aloittanut. Kokemusta on myös ammatinvaihtajista, joilla on niin monta hankalaa perussairautta joka ei mitenkään mahdollista taksityötä enää. Kuljettajille voisi näissä esitteissä avata paremmin mitkä ovat terveysvaatimukset niin fyysisen kuin psyykkisen terveyden suhteen. Vastaava lista kuin oma vakuutuksessa on. Suurimmalla osalla ammattikuljettajista ongelmana on lihavuus, tupakointi, vähäinen liikkuminen, säännöllinen päihteiden käyttö ja perussairauksia. Vireyteen liittyvät ongelmat yleisiä kuin myös uniapnea.

Jotta kuljettajia riittää, terveystilan hoitaminen sitä tukisi ja meillä ei olisi pulaa hyvistä kuljettajista. Alalle siksikin otetaan nyt ehkä liian helposti jokainen joka osoittaa siihen kiinnostusta. Alan alentunut maine vetää lisää huonokuntoisia ja kehä ei pääty. Julkisen puolen tukitoimia mahdollisesti siis tarvitaan ja ammattikuljettajien ensimmäinen alkutarkastus voisi olla ilmainen työnantajalle tai taksilupaa hakevalle alkutarkastus. Pakollinen työterveyshuolto ei tule kalliiksi, mutta menetetty terveys liian aikaisin, kyllä.

Muissa maissa taksit ovat kaikki saman merkkisiä autoja ja tämä helpottaa niiden havaitsemista liikennevirrasta. Nyt mikä tahansa voi olla taksi, harmaan taksin katolla ei ole tunnuksia.

Taksiapit ovat varmaan hyvä keksintö, ongelma näyttää olevan etteivät ole vielä tarpeeksi valtakunnallisia. Jokaisessa maakunnassa tarvitaan monia.

Autojen sisällä olevia tietoja kuljettajasta pitää olla luettavissa niin etu- kuin takapenkillä. Muissa maissa tämä kyltti on paljon suurempi kuin Suomessa ja kuva näin myös paremmin arvioitavissa. Yleensä takaosassa katossa.

Taksialalta on hyvä poimia pois niitä jotka sitä mainetta pilaavat. Nyt kun tulet Suomeen lentäen joudut kohtaamaan todella ikävän taksien välisen huutelushown ja valitsemaan kumat. Miten ulkomailta tuleva arvio maata tämän nähtyään? Miten valitsee sen kuljettajan, joka ei ota matkasta ylihintaa? Vastaavaa on valitettavasti myös päärautatieasemalla. Matala-alan koulutusta vastaavaa työtä pitää olla tarjolla, mutta onko tavoite, että taksiala on sitä.

Huuskonen Marja-Liisa
Tyks Työ- ja liikennelääketieteen klinikka - Tyks Ajopolin johtaja/ Suomen
Liikennelääketieteen yhdistyksen puheenjohtaja