

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?**

Arviomuistiossa tuodaan esiin useita keinoja varmistaa kuljettajan soveltuvuus ammattiin. Täsmä Koulutuspalvelut Oy kannattaa kuljettajien rikostaustan ja soveltuvuuden selvittämistä tarkemmin ja arviomuistiossa esitetyt ehdotukset ovat hyviä. Eli Täsmä Koulutuspalvelut kannattaa arviomuistiossa esitetyt ehdotukset.

### 2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

**Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?**

Liikenne rikoksista tulisi seurata ajokielto ja tieto tulisi mennä sekä työnantajalle että välityskeskukselle, tällä voidaan estää ettei kuljettaja ajaisi taksia, vaikka on ajokiellossa. Tällä hetkellä kuljettaja voi ajaa taksia ja yrittää vältellä viranomaisia.

Toistuvien liikennevirheiden seurauksena tulisi seurata väliaikainen kielto toimia taksinkuljettajana.

### 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 kevennettyinä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi? Olisiko tarpeen säätää myös erillisestä jatkokoulutuksesta?**

Pakollisen taksikuljettaja koulutuksen lopettaminen on suurin syy alan nykyiseen ongelmaan. Kuljettajat siirtyvät alalle ilman minkäänlaista perehdytystä ja osaamista. Taksikuljettajan kokeen suorittaminen ei mittaa kuljettajan osaamista, koska kokeiden vastaukset voivat olla ulkoa opittua.

## SUOSITUS

Pakollinen taksikuljettajan Koulutus.

Koulutuksen kesto 20 tuntia+7 tuntia käytännön harjoitusta/työharjoittelua, jotta voi suorittaa koulutusorganisaatioiden yhteistyökumppaneilla. Myös voi suorittaa työharjoittelun itse valitsemansa yrityksen kautta, mutta työharjoittelu todistuksen liitteenä tulisi olla ajovuoro raportti, josta käy ilmi tunnit, kilometrit ja kuljettajan henkilötiedot.

Koulutuksen ja kokeen suorittamisen jälkeen myönnettäisiin kuljettajalle väliaikainen ajolupa 6-12. kuukaudeksi. Kyseisen ajanjakson aikana tulisi hankkia taksikuljettajan kokemusta. viranomaisilla olisi pääsyä tulorekisteriin, jotta voi varmistaa työtodistuksen sisältöä mm. palkkalaskelma. Kyseisen ajanjakson aikana liikenne rikokset ja arviomuistioissa mainitut rikokset tulisi tarkistaa uudestaan, jos kuljettaja on syyllistynyt rikokseen, ajolupa tulisi peruuttaa tai siirtää pysyvän ajoluvan saaminen.

Erytisryhmien kuljettajakoulutus tulisi olla pakollinen, tämän avulla voi nostaa kuljettajien osaamistasoa.

Pakollisen koulutuksen hyödyt ja haitat sekä vaikutukset

Hyödyt:

Lisääntynyt turvallisuus ja luotettavuus: Pakollinen koulutus voi parantaa kuljettajien osaamista, mikä puolestaan lisää matkustajien turvallisuutta ja luottamusta taksipalveluihin.

Yhtenäinen laatu: Koulutuksen avulla voidaan varmistaa, että kaikki kuljettajat saavuttavat tietyn osaamistason, mikä parantaa palvelun laatua ja yhdenmukaisuutta.

Haitat:

Kustannukset: Koulutus voi olla kallista, mikä voi nostaa kuljettajien tai yritysten kustannuksia.

Alalle tulon kynnyks: Pakollinen koulutus voi nostaa alalle tulon kynnyksä, mikä saattaa vähentää uusien kuljettajien määrää.

Vaikutukset työvoiman saatavuuteen ja alueellisiin palveluihin.

Työvoiman saatavuus:

Mahdollinen väheneminen: Jos koulutus lisää merkittävästi alalle tulon kustannuksia ja kestoja, se saattaa vähentää uusien kuljettajien määrää, mikä voi heikentää työvoiman saatavuutta.

Laadun parantuminen: Toisaalta koulutetut kuljettajat voivat tarjota parempaa palvelua, mikä voi pitkällä aikavälillä houkuttaa enemmän asiakkaita ja vakauttaa alan työvoiman tarpeen.

Alueelliset ja palveluihin kohdistuvat vaikutukset:

Suurkaupunkialueet vs. maaseutu: Vaikutukset voivat vaihdella alueittain. Suurkaupunkialueilla voi olla enemmän resursseja koulutuksen järjestämiseen, kun taas maaseudulla pakollinen koulutus voi aiheuttaa suurempia haasteita kuljettajapulan muodossa.

Erytispalvelut: Erytisryhmille suunnattujen palvelujen saatavuus voi parantua, jos koulutus sisältää erityisryhmien kuljettamiseen liittyviä osioita.

Koulutuksen sisällön ja keston rakentaminen

Koulutuksen sisältö:

- Taksiautoiluun liittyvä lainsäädäntö,
- Asiakaspalvelu
- Työturvallisuus
- Ennakoiva ajotapa
- Toiminta onnettomuustilanteessa/hätätilanteessa
- Kuljettajan työkyky

Koulutuksen kesto:

Lyhytkestoiset moduulit: Koulutuksen tulisi olla jaettu lyhyempiin moduuleihin, jotta se olisi joustava ja mahdollisimman helposti suoritettavissa. Ehdotamme 20(teoria)+7(Harjoittelu) tuntia tai 14(teoria)+7( harjoittelu) tuntia.

Päivityskoulutus: Pakollinen määräaikainen päivityskoulutus varmistaa, että kuljettajat pysyvät ajan tasalla uusista säännöksistä ja käytännöistä.

Erytisryhmien kuljettajakoulutusta voi lisätä pakolliseen koulutukseen, jolloin olisi hyvin kattava koulutus uusille kuljettajille. Tällöin koulutuksen kesto voi hyvin helposti olla 30-40 tuntia.

Hyödyt: Yhdenmukaistaa osaamisen ja parantaa kaikkien kuljettajien valmiuksia käsitellä erityisryhmiä.

Haitat: Saattaa pidentää ja kallistaa koulutusta, mikä voi vähentää sen houkuttelevuutta.

Erillisenä koulutuksena:

Hyödyt: Joustavampi ja kustannustehokkaampi, erityisesti niille kuljettajille, jotka eivät aio kuljettaa erityisryhmiä.

Haitat: Voi johtaa siihen, että osa kuljettajista ei ole riittävän koulutettu erityisryhmien tarpeisiin.

## 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?**

Kokeen voisi suorittaa koulutusorganisaatiolla tai Ajovarmassa. Elinkeinovapaus on perustuslaissa säädetty oikeus hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Elinkeinovapaus on näin ollen perusoikeus joka kuuluu jokaiselle. Lähtökohtana on siis se, että kaikilla on oikeus harjoittaa valitsemaansa elinkeinoa, jos sitä ei ole lailla erikseen kielletty. Kokeen suorituskertojen määrän rajaaminen tai karenssi on ristiriidassa perustuslaissa.

Ehdottamme ettei tulisi rajata suorituskertoja vaan ajanjaksoa, esim. samana päivänä/viikkona ei ole mahdollista suorittaa uudestaan. Vaihtoehtona koulutusorganisaatioiden tai Ajovarman tulisi järjestää 1-3 krt kuukaudessa, näin ollen osallistujalla on mahdollisuus opiskella lisää vapaaehtoisesti.

Ensimmäisen vilpin karenssia tulisi olla samaa kuin nyt eli 6kk ja seuraavasta vilpistä 12-18 kk karenssia. Kolmennasta kerrasta karenssi olisi 24. kuukautta

## 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?**

Kyllä tulisi em. rikokset lisätä.

### 3.3 Yrittäjäkoe

**Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomien vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestäville tahoille ja kokeen suorittajille?**

Kokeen järjestämistä ei tule siirtää ajovarman vastuulle. Tämä muutos tarkoittaisi yrittäjäkoulutuksen hintojen radikaalista laskua, mikä johtaisi koulutuksen laadun merkittävään heikkenemiseen, sillä koulutusorganisaatiot joutuisivat kilpailemaan hinnalla laadun sijaan. Lisäksi kokeen siirtäminen vähentäisi koulutusorganisaatioiden intoa järjestää koulutusta, mikä voisi vaarantaa alan ammattitaitoisen koulutuksen saatavuuden.

Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestäville tahoille ja kokeen suorittajille?

Nykyiset kokeiden järjestäjät:

Hintakilpailu: Kokeen siirtäminen Ajovarmalle johtaisi koulutusorganisaatioiden hintakilpailuun, mikä radikaalisti laskisi yrittäjäkoulutuksen hintoja mutta samalla heikentäisi koulutuksen laatua.

Toiminnan heikkeneminen: Alhaisemmat hinnat voisivat pakottaa monet nykyiset järjestäjät supistamaan toimintaansa tai jopa lopettamaan.

Inton väheneminen: Kokeen siirtäminen vähentäisi koulutusorganisaatioiden intoa tarjota koulutusta, mikä voisi vaarantaa alan ammattitaitoisen koulutuksen saatavuuden.

Kokeen suorittajat:

Laadun lasku: Hintakilpailun myötä koulutuksen laatu laskisi merkittävästi, mikä vaikuttaisi negatiivisesti uusien kuljettajien osaamiseen ja valmiuksiin.

Vilpin vähentämisen epävarmuus: Kokeen siirtäminen Ajovarmalle ei takaa vilpin vähentymistä. Traficomilla on varmasti tietoa vilppi-ilmoituksista koulutusorganisaatioilta verrattuna Ajovarman vilppi-ilmoituksiin taksinkuljettajan kokeesta. Näiden ilmoitusten perusteella voidaan arvioida, väheneekö vilppiyitykset kokeen siirtämisellä Ajovarmalle.

Koulutusorganisaatioiden ja Ajovarman vilppi-ilmoitusten vertailu antaa paremman käsityksen siitä, vaikuttaisiko kokeen siirtäminen todella vilppien määrään.

SUOSITUS: Koulutusorganisaatiot tulisi hyväksyttää yrittäjäkokeen kysymykset Traficomissa samaa kuin koulutusohjelman hyväksyttäminen tapahtuu Traficomien kautta.

### 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?**

Arviomuistiossa olevat ehdotukset ovat realistisia ja hyviä ehdotuksia. Lisäämme että kouluttajilla tulisi olla 5-10 vuoden kokemus taksialalta ja kuljetusalan koulutuksien järjestämisestä.

### 4.2. Värilliset rekisterikilvet

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

Poliisi viranomaisilla on paras mahdollinen tieto tästä. Varmasti heillä on tilastoa luvattomien taksirytyksien määrästä. Täsmä Koulutuspalvelut ehdottaa poliisi viranomaisten tilastojen hyödyntämistä tässä asiassa.

### 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?**

Nykyisen lain mukaan taksiliikennelupa alkuperäisenä tai kopioin tulisi olla autossa. Myös viranomaisilla on mahdollisuus tarkistaa auton rekisteritausta.

Selkeämpi ohjeistus voisi toimia paremmin kuin arviomuistion ehdotukset. Esimerkiksi taksiauton omistajana tai haltijana tulisi olla liikenneluvan haltija, jonka jälkeen se on hyvin helposti selvitettävissä valvonnassa.

### 4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

**Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella kytkeä rekisteritunnus liikennelupaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksirytyksille) 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?**

Toistuvien liikennevirheiden seurauksena tulisi määrätä suorittaa osan pakollisesta koulutuksesta esim. teoria osuuden tai ajokielto taksinkuljettajana esim. viikko/kuukausi. Myös tuntuvat sakot toimisivat pelotteena.

## 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?**

Taksimittarin pakollisuus poistaisi harmaan talouden riskiä. Nykyisillä lainsäädännöllä viranomaisilla on pääsy/mahdollisuus saada taksamittarista tietoa. Myös viranomaisilla tulisi olla pääsy alustatalous sovelluksiin. Ennen kuin määrätä taksimittari pakolliseksi, tulisi selvittää miksi nykyisillä lainsäädännöllä kolmannet osapuolet eivät toimita tietoja viranomaisille.

## 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?**

Olisi erittäin hyvä, silloin harvaan asutuilla alueilla olisi parempi saattavuus

## 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?**

KOMMENTTI: Arviomuistion valmisteluvaiheissa koulutusorganisaatiot on jätetty sidosryhmien ulkopuolelle tai mukaan on valittu vain tietyt koulutusorganisaatioita. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut arviomuistion ilman nykyisten liikenne- ja viestintäviraston hyväksymien koulutusorganisaatioiden osallistumista. Mielestämme koulutusorganisaatioilla olisi paljon annettavaa taksialan parantamisessa. Myös on laajaa kokemusta koulutuksen suunnittelusta ja sisällön määrittämisestä. Jatkossa olisi hyvä ottaa koulutusorganisaatiot mukaan koulutuksen sisällön suunnitteluun, jotta voimme hyödyntää heidän asiantuntemustaan ja kokemustaan parhaalla mahdollisella tavalla. Näin varmistamme, että koulutuksen laatu pysyy korkeana ja vastaa alan tarpeisiin. Koulutusorganisaatioiden tulisi myös olla mukana taksisääntelyn sidosryhmässä, jotta heidän näkemyksensä ja kokemuksensa voidaan huomioida sääntelyn kehittämisessä.

Jatkokoulutukset:

Taksinkuljettajille tulisi jatkossakin tarjota samantyyppisiä jatkokoulutuksia kuin kuorma- ja linja-auton kuljettajille. Näitä koulutuksia voisivat olla esimerkiksi:

Ennakoiva ajo: Parantaa kuljettajien kykyä ennakoida liikennetilanteita ja reagoida niihin turvallisesti.

Taksinkuljettajan ensiapu: Antaa kuljettajille tarvittavat ensiaputaidot hätätilanteiden varalle.

Taksinkuljettajan työturvallisuus: Keskittyy kuljettajien turvallisuuteen työssä, mukaan lukien väkivallan ehkäisy ja turvalliset työskentelytavat.

Taksinkuljettajan asiakaspalvelutaidon kehittäminen: Parantaa asiakaspalvelutaitoja ja asiakaskokemusta, mikä lisää asiakastyytyväisyyttä ja kuljettajien ammatillista osaamista.

Näiden jatkokoulutusten avulla voidaan varmistaa, että taksinkuljettajat säilyttävät korkean ammattitaitonsa ja pystyvät tarjoamaan laadukasta palvelua asiakkailleen.

Jamac Mohamed-Madar  
Täsmä Koulutuspalvelut Oy - Mohamed-Madar Jamac



