

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?**

Ajoluvan saamisen estäviä rikostuomioita pitää lisätä. Näitä ovat aserikokset ja maksuväline- sekä petosrikokset. Suurin vaikutus on asiakkaiden luottamuksen ja turvallisuuden parantaminen taksialaa kohtaan.

### 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?**

Hyödyt taksinkuljettajan koulutuksesta:

Turvallisuus paranee asiakkaan, työntekijän ja työnantajan näkökulmasta. Asiakkaiden luottamuksen palauttaminen taksialaan on mahdollista ammattitaitoisten taksinkuljettajien toimiessa alalla. Taksinkuljettaja tietää, miten toimia erilaisissa tilanteissa ja työsuojelun näkökulmasta työturvallisuus paranee. Uudella tulevalla taksinkuljettajalla on paremmat lähtökohdat selviytyä Taksinkuljettajan ajolupaa varten vaaditusta Taksinkuljettajan kokeesta. Työnantaja/taksiryttäjä saa varmuuden siitä, että uudella taksinkuljettajalla on perustiedot taksinkuljettajan työtehtävistä ja erilaisista asiakaspalvelutilanteista. Työnantajalle tämä on tärkeä työsuojelun ja työturvallisuudesta huolehtimisen näkökulmasta.

Haitat pakollisesta koulutuksesta:

Koulutuksen maksullisuus voisi nostaa alalle tulon kynnyistä ja voisi vaikeuttaa työvoiman saatavuutta taksialalla. Nykyisen lain mukaiseen Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutukseen on nyt kuitenkin ollut osallistujia yli 10 000, joten tästä päätellen mahdolliset haitat olisivat vähäiset.

Pakollinen koulutus:

Koulutus pitää sisällään perusasiat taksinkuljettajana toimimisesta ja erilaisista asiakaspalvelutilanteista sekä toiminnasta mahdollisissa hätätilanteissa. Koulutuksen sisältönä tulee olla myös Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus. Tämä jo nykyisessä lainsäädännössä oleva koulutus palvelee oikein hyvin uusia alalle tulevia taksinkuljettajia. Tämän osalta koulutus on jo lainsäädännössä, joten siihen ei tarvitse tehdä muutoksia. Koko pakollisen koulutuksen kesto tulee olla 21-28 tuntia. Koulutus on pakollinen kaikille uusille alalle aikoville kuljettajille ja se pitää suorittaa ennen Taksinkuljettajan kokeeseen osallistumista.

Taksinkuljettajat, jotka ovat saaneet Taksinkuljettajan ajoluvan 1.7.2018 tai sen jälkeen, niin tulee suorittaa nykyisen lain mukainen Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus, 21 tuntia, ennen seuraavan Taksinkuljettajan ajoluvan uusimista. Tämä on jo nykyisessä lainsäädännössä määritelty koulutuksen laajuus 1.7.2018 Taksinkuljettajan ajoluvan saaneille, joten sitä ei ole tarvetta muuttaa. Se on myös tasapuolinen käytäntö niitä kuljettajia kohtaan, jotka ovat suorittaneet nykyisen 21 tunnin koulutuksen ajoluvan myöntämisen ehdon mukaisesti, vaikka ovat työskennelleet jo alalla useamman vuoden ajan.

Erillistä jatkokoulutusta ei tarvita.

## **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? Näkemysenne karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?**

Taksinkuljettajan koe on nykyisellään helppo suorittaa hyväksytysti. Ongelmana lienee olevan hylättyyn kokeeseen heikko suomen kielen taito.

Yleinen kielitaitovaatimus Taso 3 voisi olla vaatimuksena kaikille Taksinkuljettajan ajoluvan hakijoille ja Taksiliikennelupaa varten Liikenteestä vastaavalle henkilölle. Tällä kielitaitotason vaatimuksella voidaan varmistua siitä, että henkilön suomen kielen taito on riittävällä tasolla toimimaan vaativissa taksialan asiakaspalvelutilanteissa. Tällä toimenpiteellä voidaan varmistaa osaltaan asiakkaan kokemuksen riittävän turvallisuuden, vuorovaikutuksen, avustamisen ja luottamuksen toteutuminen taksialalla.

Tämä vaatimus on yksinkertainen toteuttaa, koska tämä kielitaitotaso 3 on virallisesti luokiteltu ja vaaditaan myös mm. Suomen kansalaisuuden hakemisessa. Lisäksi sama kielitaitotaso saavutetaan suoraan päättötodistuksella Suomen peruskoulusta ja toisen asteen oppilaitoksesta.

Kielitaitovaatimus tulisi vähentämään hylättyjen kokeiden määrää huomattavasti. Tällöin ei tarvitsisi miettiä suorituskertojen määrän rajaamista tai karenssiaikoja.

Jälkikäteen havaitusta vilpistä pitää asettaa seuraamuksia samoin kuin varsinaisen koetilaisuuden aikana.

## 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?**

Hyvämaineisuuden arviointiin pitää lisätä esteeksi myös henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita. Näillä muutoksilla on mahdollista vaikuttaa asiakkaiden kokemaan luotettavuuteen ja turvallisuuteen taksialaa kohtaan.

## 3.3 Yrittäjäkoe

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

Taksiliikenteen yrittäjäkoe tulee siirtää Traficommin vastuulle. Koulutuksen järjestäjät voivat keskittyä koulutusten järjestämiseen ja lisätä koulutusten järjestämistä useammin. Koulutuksen järjestäjät saavat vähemmän tuloja yrittäjäkokeiden poisjäännin takia.

Yrittäjäkokeen suorittajille tulee useita hyviä näkökulmia. Yrittäjäkokeet ovat kaikille osallistujille samanlaiset riippumatta yrittäjäkokeen suorituspaikasta. Yrittäjäkokeita pystytään maantieteellisesti järjestämään paremmin eri puolilla Suomea. Yrittäjäkokeiden valvonta on mahdollista suorittaa tehokkaasti ja taata koetilaisuuden luotettavuus. Yrittäjäkokeiden hinnoittelu on sama riippumatta yrittäjäkokeen suorituspaikasta.

Yrittäjäkoe tulisi saada suorittaa suullisesti samoin ehdoin kuin Taksinkuljettajan koe eli lääkärin tai vastaavan tahon osoittamalla todistuksella.

## 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?**

Koulutuksesta vastaavalla henkilöllä pitää olla opettajan pedagoginen pätevyys.

## 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?**

Yleinen kielitaitovaatimus Taso 3 vaatimuksena kaikille Taksinkuljettajan ajoluvan hakijoille ja Taksiliikennelupaa varten Liikenteestä vastaavalle henkilölle.

Tästä on kokemusta välitysyhtiön kautta, joka vaatii tämän kuljettajiltaan. Tällä tasolla voidaan varmistua siitä, että henkilön suomen kielen taito on riittävällä tasolla toimimaan vaativissa taksialan asiakaspalvelutilanteissa. Tällä toimenpiteellä voidaan varmistaa osaltaan asiakkaan kokeman riittävän turvallisuuden, vuorovaikutuksen, avustamisen ja luottamuksen toteutuminen taksialalla.

Tämä vaatimus on yksinkertainen toteuttaa, koska tämä kielitaitotaso 3 on virallisesti luokiteltu ja vaaditaan myös mm. Suomen kansalaisuuden hakemisessa. Lisäksi sama kielitaitotaso saavutetaan suoraan päättötodistuksella Suomen peruskoulusta ja toisen asteen oppilaitoksesta.

Kansikas Tiina  
Suomen Taksikoulutus Oy