

Asia: VN/25768/2024

Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnokseen liikennepalvelun ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (taksit)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2

Yrittäjäkoulutus ja koe

Lain liikenteen palveluista (myöhemmin liikennepalvelulaki) tullessa voimaan vuonna 2018 luovuttiin aiemmassa taksiliikennelaissa olleesta pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta ja kokeesta. Edellisessä taksisääntelyn muutoksessa nämä palautettiin ja yrittäjäkoe säädettiin pakolliseksi vuodesta 2021 alkaen. Nykytilan arvioinnissa ei ole tuotu esiin yrittäjäkoulutuksen sisältöön, laatuun tai koulutuksen järjestäjiin liittyviä seikkoja. Mahdollisesta vilpistä kokeessa ei myöskään ole mainintaa. Epäselväksi myös jää, mitä on tapahtunut niille yrittäjille, jotka ovat aloittaneet yritystoiminnan liikennepalvelulain voimaantulon ja yrittäjäkoulutuksen ja kokeen uudelleen säätämisen välillä.

Taksinkuljettajan osaaminen

Taksinkuljettajien koulutusvaatimuksista luovuttiin vuonna 2018. Tilalle tuli taksiliikenneluvan haltijan velvollisuus huolehtia kuljettajan osaamisesta. Luvanhaltija muun muassa vastaa siitä, että kuljettajalla on riittävä kielitaito ja pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus. Nykytilan arvioinnissa ei avata riittävästi sitä, mitä tämä on tarkoittanut käytännössä. Kielitaitoa ja paikallistuntemusta ei seurata eikä valvota riittävästi. Tämä on heikentänyt huomattavasti luottamusta taksiliikenteeseen ja taksinkuljettajien osaamiseen. Kyse on myös turvallisuudesta.

Taksien saatavuus

Asemapaikka- ja päivystysveloitteet poistuivat vuonna 2018 tehdyn taksiliikennettä koskeneen uudistuksen yhteydessä. Tämä on hankaloittanut taksien saatavuutta etenkin haja-asutusalueilla ja

viikonloppuisin. Muutos on vaikuttanut myös näkövammaisiin ja kuulonäkövammaisiin, koska taksien saatavuuteen liittyvät ongelmat ovat vaikeuttaneet ja rajoittaneet mahdollisuuksia liikkua kodin ulkopuolella. Näkövammaiset käyttävät taksia huomattavasti näkeviä enemmän. Usein taksi on näkövammaisille ainoa mahdollisuus liikkua kodin ulkopuolella.

Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti takseihin liittyvän uudistuksen valmistelun syksyllä 2023. Tällöin valmisteltiin viranomaisten, sidosryhmien sekä liikenne- ja viestintäministeriön omien selvitysten pohjalta arviomuistio, jossa käsiteltiin taksipalveluiden luotettavuuden ja turvallisuuden lisäämistä ja harmaan talouden torjuntaa sekä selvitettiin keinoja taksien saatavuuden parantamiseksi. Taksien saatavuuden edistämistä arvioitiin Kilpailu- ja kuluttajaviraston ohjeistuksen pohjalta; missä tilanteissa ajovuoroista ja päivystyksistä sopiminen olisi mahdollista vai nähtiinkö siinä riskejä tai epäselvyyksiä. Arviomuistion perusteella oli oletettavissa, että asiasta tulee sääntelyä nyt lausuntokierroksella olevaan hallituksen esityksen luonnokseen. Valitettavasti taksien saatavuutta parantava sääntely puuttuu lausuntokierroksella olevasta esityksestä.

Taksien saatavuutta on arvioitu hallituksen esitysluonnoksessa pelkästään toimenpiteiden taloudellisten vaikutusten, koulutusvaatimusten ja kysyntäpiikkien osalta. Laajempi arviointi olisi ollut perusteltua. Näkövammaisten liitto esittää taksien saatavuusongelmiin ratkaisuksi, että päivystysvelvoitteesta säädetään laissa. Vain tällä on mahdollista turvata taksien saatavuus kaikkialla Suomessa kaikkina viikonpäivinä ja kaikkina vuorokaudenaikoina.

Huomionne taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Liikennepalvelulain 8 §:ssä säädetään luonnollisen henkilön hyvästä maineesta luvanvaraisessa tieliikenteessä. Hyvämaineisuuden arviointi on välttämätöntä. Sen yhteydessä on perusteltua ottaa huomioon liikenneluvanhakijan syyllistyminen henkeen ja terveyteen liittyviin rikoksiin sekä seksuaalirikoksiin. Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä, että pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisätään hyvämaineisuuden arviointiin myös rikoslain 20 luvun ja 21 luvun mukaiset henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä seksuaalirikokset.

Näkövammaisten liitto esittää pykälään lisättäväksi syrjintärikokset ja järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistumisen. Nämä rikokset ovat vakavia ja osittain toiseen henkilöön kohdistuvia rikoksia, joilla on suora vaikutus henkilön luotettavuuteen. On myös huomattava, että luvanhaltija on monelta osin vastuussa taksinkuljettajan toiminnasta. Näkövammaisten liitto perustelee lisäesitystään seuraavasti:

Pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että siihen tässä hallituksen esityksessä lisättäväksi esitettävät rikokset ovat hyvin vakavia rikoksia toista henkilöä kohtaan. Niiden myös todetaan vaikuttavan olennaisesti henkilön luotettavuuteen. Lisäksi eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on ehdottanut (LiVM 28/2021) eduskunnalle hyväksyttäväksi lausumaa, jonka mukaan eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto selvittää ja arvioi liikennepalvelulain

hyvämaineisuutta ja kuljettajan ajolupaa koskevaan sääntelyyn liittyvät muutostarpeet erityisesti henkeen ja terveyteen liittyvien vankeustuomioiden tai asiakkaaseen kohdistuvien muun muassa seksuaalirikosten osalta. Eduskunta on hyväksynyt lausuman.

Syrjintärikokset ovat suoraan ihmisiin kohdistuvia rikoksia. Lisäksi on huomattava, että vammaiset ihmiset ovat yksi eniten syrjintää kohtaava ryhmä. Tämän on todennut muun muassa yhdenvertaisuusvaltuutettu.

Esityksen mukaan hyvämaineisuuden arvioinnissa otettaisiin huomioon myös petos- ja maksuvälinerikoksia, joista säädetään rikoslain 36 luvussa sekä 37 luvussa. Rikokset liittyvät ennen kaikkea liikenneluvan haltijan luotettavuuteen käsitellä maksukortteja tai laskuja. Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä. Taksiliikenteessä käsitellään erilaisia maksukortteja. Asiakkaan on voitava luottaa siihen, että laskutettava summa on oikea ja todellinen, se ei muutu maksettaessa eikä asiakkaan maksukorttia käytetä väärin.

Näkövammaisten liitto kysyy, millä tavoin yllä mainituista rikoksista saadaan tieto tilanteessa, jossa rikokset on tehty ulkomailla. Yhtenä vaihtoehtona on, että hakija veloitetaan esittämään kyseisen valtion rikosrekisteriote tai sitä vastaava dokumentti. Hyvämaineisuuden varmistamiseksi on huolehdittava, että myös Suomen ulkopuolella tehdyt rikokset tulevat huomioon otetuiksi.

Huomionne taksien tunnistamista, valvontaa ja hinnoittelua koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Liikennepalvelulain 15 a §:ssä säädetään taksamittarista ja taksimatkasta kerättävistä tiedoista. Taksamittarista säädetään myös ajoneuvolain 13 §:ssä. Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä, jonka mukaan 15 a §:n 1 momentista poistetaan maininta muusta vastaavasta laitteesta tai järjestelmästä. Samoin ajoneuvolain 13 §:ään lisättävä uusi 7 momentti on kannatettava. On hyvä, että taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on aina käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria.

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelusta säädetään lain 152 §:ssä. On kannatettavaa, että pykälän 1 momenttiin lisätään säännös, jonka mukaan Ennalta tilaamattomissa kyydeissä kuljettajan on pystyttävä antamaan suullisesti ja kirjallisesti tarkemmat hintatiedot tai hinnan määräytymisen perusteet. Kuljettajan suomen tai ruotsin kielen taidon tulee olla riittävä.

Näkövammaisten liitto pitää hyvänä 152 §:ssä kirjausta siitä, että tilanteissa, joissa erityisryhmille suunnattujen taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitys osoittaa, etteivät lisäpalvelusta kuluttajilta perittävät hinnat ole kohtuullisia, Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa niille enimmäishinnan. Enimmäishinta voidaan asettaa enintään vuodeksi kerrallaan. On tärkeää, että

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on seurata vuosittain eri maantieteellisillä alueilla tarjottavien taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitystä.

Ajoneuvolain 99 §:ssä säädetään rekisterikilvistä ja rekisteritunnuksesta. Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa säädetään, että taksiliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin annetaan erilliset rekisterikilvet, jotka eroavat tavallisista rekisterikilvistä. Taksien erottuvuuden näkökulmasta esitys on kannatettava. Värin tulee olla selkeästi erottuva, sillä osa näkövammaisista (heikkonäköisistä) voi hyötyä siitä.

Säännös ei koske liikennepalvelulain 17 §:n 4 momentin mukaisia ns. varatakseja. On hyvä, että ns. varataksina saisi tulevaisuudessakin käyttää lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa, jossa olisi tavalliset rekisterikilvet. Käytön tulee olla tilapäistä. On myös määriteltävä, mitä tilapäisellä tarkoitetaan, jotta ei synny tilannetta, jossa tilapäisyys on tosiasiaa pitkäaikaista käyttöä. Ellei tilapäisyyden määrittely ja säännöksen noudattamisen valvonta ole aukotonta, on asia ratkaistava toisin.

Huomionne taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Liikennepalvelulain 25 §:ssä säädetään taksinkuljettajaa koskevista vaatimuksista. Esityksen mukaan pykälän 2 momentin 3 kohtaan lisätään uudeksi

taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykseksi taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen. Esityksen mukaan taksinkuljettajan koulutuksesta säädetään lain 25 a §:ssä. Taksinkuljettajan ajoluvan uusimisesta ja ajoluvan uusimiseksi

tarvittavasta taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta säädetään esitettävässä 26 §:n

2 momentin muutoksessa ja uudessa väliaikaisessa 26 b §:ssä.

Taksinkuljettajan koulutus

Näkövammaisten liitto pitää välttämättömänä, että taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksenä on taksinkuljettajan koulutuksen käyminen. Viime vuosien aikana alalle on tullut runsaasti uusia kuljettajia, joista osa ei ole käynyt minkäänlaista koulutusta. Tämä näkyy suoraan asiakkaille.

Pykälän 25 a mukaan taksinkuljettajan koulutuksen tulee sisältää opetusta matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista, kuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista sekä kuljetusten

ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Näkövammaisten liitto pitää koulutuksen sisältöä pääosin hyvänä.

Esitämme uudeksi osioksi ajonäytettä, joka tulee suorittaa ennen taksinkuljettajan kokeeseen osallistumista. Ajonäytteessä taksinkuljettajaksi pyrkivän tulee osoittaa riittävät ajotaidot ja riittävä osaaminen matkustajien turvallisuudesta. Ajonäytteessä on mahdollista havainnoida myös taksinkuljettajaksi pyrkivän kielitaitoa sekä liikennekäyttäytymistä ja navigointiosaamista. Näkövammaisten liiton näkemyksen mukaan kielitaidon tulee suomen tai ruotsin kielessä olla vähintään tasolla B1.

Lakiin esitetään lisättäväksi uusi väliaikainen 26 b §, jossa säädetään taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta henkilöille, joilla on lakimuutosten voimaan tullessa voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa. Pykälän 1 momentin mukaan taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi kuljettajan on suoritettava täydennyskoulutus. Näkövammaisten liitto pitää tätä välttämättömänä, jotta alalle ilman minkäänlaista koulutusta tulleet taksinkuljettajat saadaan koulutuksen piiriin. Täydennyskoulutuksen käyvien tulee Näkövammaisten liiton näkemyksen mukaan suorittaa myös 25 a §:n mukainen taksinkuljettajan koe sekä siihen lisäyksenä yllä esittämämme ajonäyte. On päästävä tilanteeseen, jossa alalla ei ole kuljettajia, joilla ei ole minkäänlaista taksinkuljettajan koulutusta ja joiden osaaminen on puutteellista. Tähän ei päästä pelkällä täydennyskoulutuksella.

Täydennyskoulutuksen aihealueiden on vastattava taksinkuljettajan peruskoulutuksen aihealueita. Sääntely ei edellyttäisi, että täydennyskoulutuksessa tulisi kouluttautua kaikista aihealueista, vaan taksinkuljettajan ajoluvan uusija voisi valita tarjolla olevasta koulutustarjonnasta koulutusta mistä tahansa näistä aihealueista. Näkövammaisten liitto esittää, että täydennyskoulutuksen sisältöä määritellään tarkemmin. Esitettävä täydennyskoulutus ei näin suurella valinnaisuudella toteutettuna takaa asiakaspalveluammattissa vaadittavaa osaamista.

Hallituksen esityksen luvussa 4.2.5 käsitellään taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksiä. Sekä tässä luvussa että pykälän 25 a yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, ettei ehdotuksella säädellä koulutuksen suorittamismuotoa vaan se mahdollistaisi koulutuksen suorittamisen etänä. Näkövammaisten liitto vastustaa taksinkuljettajan koulutuksen ja täydennyskoulutuksen toteuttamista etäopetuksena.

Taksinkuljettajan ammatti on asiakaspalveluammatti, jossa asiakas on keskiössä. Asiakkaan kohtaaminen, asiakaspalvelu ja muu työn kannalta oleellinen osaaminen tulee opettaa läsnäkoulutuksena. Näitä asioita ei ole mahdollista oppia etäopetuksessa. Mikäli etäopetukseen päädytään, asiakas on hän, joka kärsii ratkaisusta.

Taksinkuljettajan koulutuksen ja täydennyskoulutuksen tulee sisältää käytännön harjoituksia. Työtä ei opi teoriaa lukemalla, vaan asioita on koulutuksen aikana harjoiteltava käytännössä.

Taksinkuljettajan koulutuksen vähimmäiskestoksi esitetään 21 tuntia eli yhteensä 21 x 60 minuuttia. Täydennyskoulutuksen kestoksi esitetään

vähintään 7 tuntia eli yhteensä 7 x 60 minuuttia. Näkövammaisten liitto pitää vähimmäiskeston määrittelyä hyvänä. Peruskoulutuksen osalta vähimmäiskesto voi olla riittävä, mutta viimeisten vuosien aikana alalle tulleiden uusien kuljettajien kohdalla täydennyskoulutuksen vähimmäiskesto ei välttämättä ole riittävä.

Näkövammaisten liitto esittää, että taksinkuljettajan koulutuksen ohella pakolliseksi säädetään erityisryhmien kuljettajakoulutus. Tämä on tärkeää taksipalvelujen laadun, taksiliikenteen luotettavuuden ja ilmi tulleiden räikeiden väärinkäytösten vuoksi. Tällä hetkellä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen kesto on 21 tuntia, mutta lausuntokierroksella olevasta hallituksen esityksestä saa kuvan, että osa erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sisällöstä on tarkoitus siirtää taksinkuljettajien peruskoulutukseen. Mikäli näin tapahtuu Näkövammaisten liitto esittää seuraavaa toteutusta. Kun taksinkuljettajan koulutuksen kesto on vähintään 21 tuntia ja se sisältää jo osan erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sisällöstä, erityisryhmien kuljettajakoulutuksen kesto voisi olla 14 tuntia. Tällöin taksinkuljettajan koulutuksen kokonaiskesto on yhteensä 35 tuntia. Tämä vastaa koulutuksen keston osalta tilannetta, joka oli ennen vuonna 2018 taksiliikenteen sääntelyyn tehtyjä huomattavia muutoksia.

Myös erityisryhmien kuljettajakoulutus tulee toteuttaa läsnäkoulutuksena ja sen tulee sisältää käytännön harjoituksia. Lisäksi on välttämätöntä, että esimerkiksi näkövammaisuutta käsittelevän osuuden kouluttaa itse näkövammaisen. Valitettavasti nykyisin on myös koulutuksen järjestäjiä, jotka kouluttavat osuuden esimerkiksi lukemalla papereista tai näyttämällä videon. Tämä ei vastaa koulutuksen tarkoitusta.

On kannatettavaa, että Liikenne- ja viestintävirasto antaa uuden määräyksen, jossa on sääntelyä taksinkuljettajan peruskoulutuksesta, taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta ja taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta. On tärkeää, että määräyksenantovaltuus laajennetaan koskemaan myös taksinkuljettajan koulutuksen sisältöä ja toteutusta sekä taksinkuljettajan kokeen arviointia ja kokeen järjestämistapoja. Näkövammaisten liitto esittää, että määräystä antaessaan Liikenne- ja viestintävirasto ottaa kantaa myös koulutusten toteutustapaan ja suosittaa läsnäopetuksen järjestämistä, ellei tätä ole jo todettu velvoittavasti muualla.

Näkövammaisten liitto muistuttaa, että taksimatrustajien näkökulmasta turvallisuuden kokemukseen vaikuttavat muun muassa kuljettajan liikennekäyttäytyminen, kaluston laatu sekä kuljettajan käyttäytyminen asiakasta kohtaan. Näiden ohella näkövammaisten asiakkaiden kohdalla erityinen merkitys on taksinkuljettajan kielitaidolla, sillä kuljettajan on kyettävä kommunikoimaan näkövammaisen asiakkaan kanssa sanallisesti. Tämä ei onnistu, jos kuljettajan kielitaito on puutteellinen. Suomen tai ruotsin kielen taidon tulee olla vähintään tasolla B1. Myös paikallistuntemus on oleellinen osa hyvää ja luotettavaa taksiliikennettä.

Taksinkuljettajan koe

On kannatettavaa, että taksinkuljettajan kokeessa on kysymyksiä kaikista taksinkuljettajan koulutuksen osa-alueista. Kokeen sisältö ja valvonta tulee toteuttaa huolellisesti.

Taksinkuljettajan kokeessa ja yrittäjäkokeessa todetusta vilpistä säädetään lain 246 a §:ssä. Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä, jonka mukaan pykälän 1 momenttiin lisätään kirjaus, että koesuoritus on hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Pykälän 2 momenttiin lisättäväksi esitettävä vilpin jälkeisen karenssin koskeminen myös yrittäjäkokeessa havaittua vilppiä on kannatettava. Näkövammaisten liitto esittää, että karenssin määräaika nostetaan esitetystä kuudesta kuukaudesta kahteentoista kuukauteen. Tiedossa on, että nykyisessä taksinkuljettajan kokeessa on erilaista vilppiä. Nämä tulee karsia, sillä vilpillä on suora vaikutus kuljettajien osaamiseen ja sen myötä taksiliikenteen luotettavuuteen. On voitava varmistua, että koe suoritetaan rehellisesti, ja että kokeen suorittaa henkilö, joka on tosiasiansa lupaa hakeva henkilö. Vilpin ehkäiseminen on tehokasta, kun seuraamukset ovat riittävän ankaria.

Tilanteessa, jossa taksinkuljettajan koe tai yrittäjäkoe on hylätty, Näkövammaisten liitto esittää, että kokeeseen voi ilmoittautua uudelleen vasta kahden viikon (14 päivän) kuluttua. Jos koe on hylätty kolme kertaa aperäkkäin, siihen voi ilmoittautua uudelleen kolmen kuukauden kuluttua viimeisestä hylätystä koesuorituksesta.

Muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritettu taksinkuljettajan kelpoisuus

Pykälän 25 4 momentissa säädetään muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta kelpoisuudesta ja kelpoisuuden hyväksyvistä viranomaisista. Näkövammaisten liitto suhtautuu esitykseen varauksella. Mikäli tästä säädetään, on kannatettavaa, että Liikenne- ja viestintävirasto tekee päätöksen muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta taksinkuljettajan ammattipätevyydestä. Taksiliikenteen osalta on eri maissa erilaista kansallista lainsäädäntöä, joten prosessi ei ole ongelmaton.

On välttämätöntä, että taksinkuljettajaksi pyrkivän ajokortti vastaa suomalaista ajokorttivaatimusta. Siihen on liitettävä myös suomalaisten liikennesääntöjen tuntemus sekä liukkaan kelin ajokoe. On huomattava, että Suomen talviolosuhteet ovat hyvin erilaiset kuin suuressa osassa muita EU- ja ETA-valtioita. Taksinkuljettajaksi pyrkivän on myös suoritettava taksinkuljettajan koulutus ja yllä uutena esittämämme ajonäyte. Lisäksi on varmistettava riittävä suomen tai ruotsin kielen osaaminen (taso B1). Kaksikielisillä alueilla on hallittava molemmat kielet.

Taksinkuljettajan terveystahtimusten täytyminen

Liikenteen palveluista annetun lain 25 §:ssä säädetään taksinkuljettajaa koskevista vaatimuksista. Esityksen mukaan pykälän 2 momentin 2 kohtaan lisätään maininta, että terveysvaatimusten täyttyminen tulisi todistaa enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annetulla lääkärinlausunnolla. Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä. Esitys on paluu entiseen käytäntöön, sillä kyseinen edellytys on ollut taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa.

Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen estävät rikokset

pykälän 25 3 momentin 2 kohtaan esitetään lisättäväksi rikoksia, jotka

estäisivät taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen. Lisättävät rikokset ovat rikoslain 25, 29, 36, 37 ja 41 luvussa säädettyjä rikoksia. Kyse on vapauteen kohdistuvista rikoksista, rikoksista julkista taloutta vastaan, petosrikoksista, maksuvälinerikoksista sekä aserikoksista. Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä. Lisäksi viittaamme syrjintärikoksiin ja järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistumiseen, joista lausuimme tarkemmin kysymyksen huomioita taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista kohdalla. Kyseisessä kohdassa myös perustelimme näkemyksiämme molemmista.

Huomionne koulutusorganisaatioiden hyväksyntää ja valvontaa koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Liikennepalvelulain 6 a §:ssä säädetään taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta. Pykälän 3, 4 ja 5 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että vastuu yrittäjäkokeen järjestämisestä siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) tehtäväksi. Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä. Esitetyllä muutoksella yrittäjäkoe muutetaan vastaamaan lain 25 a §:ssä määriteltyä taksinkuljettajan kokeen järjestämisvastuuta.

Koulutusorganisaation hyväksynnästä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi säädetään lain 35 a §:ssä. Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi vaatimus Liikenne- ja viestintävirasto hyväksynnästä lain 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen järjestämiseen. Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä.

Koulutusorganisaatioiden valvonnan tulee olla tehokasta. Erytystä huomiota on kiinnitettävä tilanteisiin, joissa koulutusorganisaation aiempi toiminta on johtanut hyväksynnän peruuttamiseen. Liikenne- ja viestintäviraston on voitava peruuttaa koulutusorganisaatiolta luvan tai hyväksymispäätöksen, jos koulutusorganisaatio ei ole toiminut voimassa olevien säännösten mukaisesti. Myös vuoden karenssiaika on kannatettava. Se on perusteltua muun muassa koulutuksen laadun ja asiakasturvallisuuden näkökulmasta.

Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

Ei huomioita.

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9

Siirtymäsäännökset, jotka koskevat taksinkuljettajan ajoluvan myöntämistä ja uusimista sekä taksinkuljettajan koulutusta ja täydennyskoulutusta, ovat kannatettavia. Siirtymäajan on oltava mahdollisimman lyhyt, eikä se saa olla pidempi kuin nyt ehdotettu. Näkövammaisten liitto pitää ajankohtaa 1.4.2026 siirtymäaikana, jota ei saa ylittää mistään syystä.

Huomionne perustuslakia ja säätämisyjärjestystä koskevasta kappaleesta 10

Ei huomioita.

Huomionne muista mahdollisista asioista

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Kun lain tavoitteena on lisätä taksiliikenteen turvallisuutta ja asiakkaiden luottamusta taksialaan, rikoksiin liittyvää sääntelyä on perusteltua kiristää. Lakiin on perusteltua lisätä mahdollisuus taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamiseen toistaiseksi vähintään silloin, kun taksinkuljettajan on todettu syyllistyneen törkeään seksuaalirikokseen, henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, ihmiskauppaan tai törkeään ryöstöön. Lisäksi on perusteltua lisätä mahdollisuus poliisin toimesta tehtävään väliaikaiseen ajoluvan menettämiseen silloin, kun taksinkuljettajaa epäillään rikoslain 20 luvun mukaisista rikoksista.

Opaskoira taksiasiakkaana

Näkövammaisten liittoon tulee edelleen ajoittain yhteydenottoja siitä, ettei taksinkuljettaja ota kyytiin asiakasta, jolla on opaskoira. Opaskoira on lääkinällisenä kuntoutuksena myönnettävä liikumisen apuväline. On välttämätöntä, että taksinkuljettajat koulutetaan toimimaan tilanteissa, joissa taksiasiakkaana on näkövammaisen ja hänen opaskoiransa.

Näkövammaisen asiakkaan kohtelu

Näkövammaisten liittoon on tullut yhteydenottoja näkövammaisilta ja kuulonäkövammaisilta, jotka ovat joutuneet taksinkuljettajan epäasiallisen kohtelun kohteeksi. Vammaisten naisten yhdistys

Rusetti ry on kerännyt kyselyllä tietoa taksimatkestajien kohtaamasta häirinnästä (mukaan lukien seksuaalinen häirintä). Rusetilta saamiemme tietojen mukaan yksi heidän saamissaan vastauksissa korostunut ryhmä ovat näkövammaiset naiset. Häirintä ja epäasiallinen kohtelu voivat olla sanallista tai fyysistä. Kyse on myös siitä, millä tavoin kuljettaja suhtautuu näkövammaiseen asiakkaaseen, sillä on ollut tilanteita, joissa näkövammaisen asiakas kokee olevansa toisen luokan asiakas, jonka asiakaspalvelukokemuksesta ei tarvitse välittää.

Tilaussovellusten digitaalinen saavutettavuus

Taksipalveluja tarjoavien tahojen julkaisemien tilaussovellusten tulee olla digitaalisesti saavutettavia. Tämä tarkoittaa, että ne toimivat näkövammaisten älypuhelimissa käyttämien ruudunlukijoiden (esimerkiksi iPhonen Voiceover) kanssa. On huomattava, että näkövammaiset tilaavat takseja monilla eri tavoilla, joista yksi ovat taksiyritysten tilaussovellukset.

Lisätietoja

järjestöjohtaja Sari Kokko, sari.kokko@nakovammaistenliitto.fi

Näkövammaisten liitto ry

Kari Vähänen Sari Kokko

hallituksen puheenjohtaja järjestöjohtaja

Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Huomionne taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Kokko Sari

