

20.6.2013

Vastaanottaja: Liikenne- ja viestintäministeriö

**Viite:** LVM148/03/2013, LVM022:00/2013

**Lausuntopyyntö koskien luonnosta hallituksen esitykseksi laiksi taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain (695/2009) muuttamisesta.**

Olemme tutustuneet luonnokseen hallituksen esitykseksi laiksi taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain (695/2009) ja tähän liittyvien säännösten muuttamisesta. Kiitämme mahdollisuudesta lausua asiasta.

Yläikärajan poistamisesta, terveysvaatimuksista

Merkittävä muutosehdotus luonnoksessa on esitys taksinkuljettajan 70 vuoden yläikärajan poistamisesta. Taksinkuljettajalta edellytettäisiin 68 vuoden iästä alkaen lupaa jatkettaessa vastaavaa laajennettua terveystarkastusta kuin linja-auton sekä kuorma-auton kuljettajilta. Ammattipätevyyden terveyteen liittyvistä edellytyksistä esitettäisiin poistettavaksi vaatimus, jonka perusteella taksinkuljettajalta edellytetään ”sellaiset terveydelliset edellytykset, jotka ovat tarpeen matkustajien turvallisuuden ylläpitämiseksi ja näiden avustamiseksi”. Tätä muutosta on perusteltu sillä, että vaatimus olisi yhdenmukainen linja-auton kuljettajien ajoterveysseurannan kanssa.

Kaikessa ammattimaisessa liikenteessä on iäkkäiden kuljettajien terveydentilaan perusteltua kiinnittää erityistä huomiota. Taksinkuljettajan ammatin ollessa paljon muutakin kuin ajoneuvon kuljettamista, tulee kuljettajien terveysvaatimusten olla jatkossakin korkeat ja soveltuvat ammatinharjoittamiseen. Ajokorttivaatimukset keskittyvät nimenomaisesti vain ajoterveyteen ja siten ajoneuvon kuljettamiseen tiellä. Taksinkuljettaminen vaatii aina kyvykkyyttä avustaa asiakasta usein raskaiden matkatavaroiden tai apuvälineiden kanssa sekä esimerkiksi kyvykkyyttä toimia hankalissakin asennoissa pyörätuolia kiinnitettäessä tai asiakasta onnettomuustilanteissa avustettaessa. Esteetöntä kalustoa ja/tai avustamista edellyttävät matkustajat ovat väestön ikääntyessä kasvava ryhmä. Näiden matkustajien liikkuminen turvataan erityisesti taksiliikenteellä.

Asiakkaan avustamistarpeeseen liittyen esitetään tarkennuksia ja edellytyksiä käytännönharjoitteille peruskoulutuksen osana. Tämän ammattiin kuuluvan osa tulee huomioida koko uran ajan eli myös iäkkäillä ja jo ammatissa toimivilla kuljettajilla. Näin ollen asiasta annettava peruskoulutus ei ole riittävää, jotta kuljettajan riittävästä terveydestä tältä osin voitaisiin varmistua. Työvoiman saatavuus lisääntynee ikäraja poistettaessa. Kyvykkyyttä avustamiseen ja turvallisuudesta huolehtimiseen ei tule eikä voi jättää työnantajan arvioitavaksi. Tämä arviointi tulee kuulua terveydenhuoltoon ja lupaviranomaisille. Kaikilta avustamistehtäviä sisältävässä henkilöliikenteessä toimivilta kuljettajilta tulisi tarkastaa nykyisen taksinkuljettajien ammattipätevyyslain mukaisesti, että terveydelliset edellytykset ovat riittävät.

20.6.2013

Päällekkäisten lääkärintarkastusten ehkäiseminen luonnoksessa esitetyn mukaisessa muodossa edellyttäisi mielestämme sitä, että ryhmän 2 ajokorttia koskeva lääkärintarkastus olisi pelkkää ajoterveyttä laajempi kaikkien ammattiryhmien osalta tai lisättyä erillisellä taksinkuljettajiin kohdistuvassa tarkastuksella. Sääöstasolla on varmistettava muiden työtehtävään kuuluvien tehtävien kuin ajamisen edellyttämät terveysvaatimukset nykyistä selvemmin. Ikääntymisen ja muiden terveyteen ja kykyyn liittyvien seikkojen vaikutus muihin ammatissa edellytettyihin tehtäviin tulee arvioida tarkasti. Taksinkuljettajien osalta tämä tarkoittaa arviointia kuljettajan kyvykkyydestä taksiliikennelain ja taksinkuljettajien ammattipätevyydestä säädetyn lain mukaisten tehtävien hoitamiseen. Tarkemmat terveysvaatimukset voitaisiin ohjeistaa ja määritellä esimerkiksi asetuksella. Esimerkiksi tuki- ja liikuntaelinsairauksista todetaan nykyisin ajoterveyttä koskevassa säännöstössä, että terveyden tulee olla tehtäviin nähden riittävä. Käytännössä tarkastusta tekevien osalta esimerkiksi juuri asiakkaiden avustamiseen liittyvät tehtävät ja siten terveysvaatimukset eivät ole eritellysti ohjeistettu. Vaatimuksena taksinkuljettajan terveyden osalta voitaisiin asettaa esimerkiksi kyvykkyys normaalin yli 20 kg painavan matkatavaran nostamiseen sekä kumartuminen kiinnittämään pyörätuoli tai esimerkiksi lapsimatkustajan turvavyö.

Pelkkä taksinkuljettajien ajokyvyn ja ajoterveyden arviointi ei ole riittävää, vaan arvion tulee olla laajempi erityisesti poistettaessa kuljettajien yläikäraja. Näin ollen emme kannata kuljettajan terveydellisiä edellytyksiä koskevan vaatimuksen poistamista laista.

#### Menettelyistä

Haluamme lisäksi lausua muutosesityksestä, jonka perusteella ajo-oikeuden tai ajokortin voimassaolon päätyminen ei edellyttäisi ajoluvan peruuttamista. Jos luvan peruuttamiselle ilmenee syy, tulisi peruuttaminen tutkia. Tätä esitettyä muutosta tulisi soveltamisen helpottamiseksi täsmentää. Taksinkuljettajalla tulee olla edellytetty ajo-oikeus. Tämän korostaminen 2 §:ssä luonnoksessa esitetyllä tavalla on kannatettavaa. Mikäli ajo-oikeutta ei ole, joko väliaikaisen ajo-oikeuden menettämisen vuoksi tai muusta syystä ajo-oikeuden päättymisen vuoksi, tulee myös taksinkuljettajan ajolupa peruuttaa. Muutoin peruuttamista ei ilmeisesti edellytetäisi. Mikäli esimerkiksi poliisin tien päällä suorittamassa valvonnassa ilmenee, että ajo-oikeus on päättynyt, tulisi myös lupakäsittelyssä aina ryhtyä toimenpiteisiin. Ajo-oikeuden tulee olla aina voimassa, jotta taksinkuljettajan ajolupa voi olla voimassa. On selvää, että tämä on kuljettajan velvollisuus ja tämän korostaminen on kannatettavaa.

Jo menetetyt ajoluvan voimaansaattamiseksi esitetty menettely on hyvä. Tässäkin tulee huomioida esittämämme huomiot siitä, että nykyisellään ryhmän 2 ajoterveystarkastuksessa ei välttämättä ole huomioitu erityisesti taksinkuljettamiseen liittyvää terveydentilaa, jolloin ryhmän 2 ajokortin esittäminen ei olisi välttämättä riittävää. On myös huomattava, että suuri osa tällä hetkellä mahdollisista henkilöistä, jotka olisivat saattamassa ajolupaa uudelleen voimaan tai jatkamassa sitä, eivät ole suorittaneet peruskoulutusta ainakaan tässä uudessa muodossa, jolloin heidän kyvykkyytensä avustamiseen ei olisi tullut arvioitavaksi uudelleen lupaa uusittaessa.

#### Peruskoulutuksesta, kielitaitovaatimuksesta

Taksinkuljettajan peruskoulutukseen ehdotetaan muutoksia opetuksen järjestämisen osalta. Käytännön harjoituksia edellytetäisiin etenkin erityisryhmien kuljetukseen ja matkustajien avustamiseen liittyen. Harjoitusten vähimmäismääräksi esitetään kolme tuntia. Muutoksen tavoitteena on vahvistaa kuljettajien osaamista matkustajan avustustarpeen tunnistamiseen ja tämän avustamiseen sekä turvallisuuden takaamiseen esimerkiksi pyörätuolipotilaan kuljetuksissa liittyen. Tämä on kannatettava

20.6.2013

tavoite ja erittäin tärkeää asiakaspalvelun näkökulmasta. Kuten olemme todenneet, on tämän oltava mahdollista käytännössä aina myös kuljettajan terveyden osalta.

Käytännön harjoitteiden pakollinen sisällyttäminen taksinkuljettajan peruskoulutuksen koulutusohjelmaan on erittäin järkevää ja perustelua. Asiakkaiden avustamisen opettelu käytännön harjoitteiden avulla edesauttaa kuljettajan kykyä toimia todellisissa asiakaspalvelutilanteissa ja vähentää töiden aloittamiseen liittyvää kynnystä. Kouluttajilla tulisi kuitenkin olla mahdollisuus itse määritellä ryhmadynamiikan ja ryhmäkoon perusteella, kuinka suuri aika käytännön harjoituksiin käytetään. Tämänkaltainen päätös edellyttää kouluttajalta pedagogista osaamista, jota edelleenkin esitetään perustellusti vaadittavan kouluttajalta. Monimuotoinen opetus, jossa yhdistyvät käytännön harjoitukset sekä luentomuotoinen opetus, takaavat erilaisille oppijoille mahdollisuuden hyötyä annetusta opetuksesta parhaalla mahdollisella tavalla. Mahdollisuus määritellä esitettyä joustavammin käytännön harjoitteiden osuutta ja tapaa, vaikuttaa todennäköisesti lieventävästi luonnoksessa arvioituu kurssien hintojen nousuun. Näin ollen emme kannata tuntimäärän vahvistamista tältä osin suoraan lainsäädännössä. Vaatimus voitaisiin kirjata esimerkiksi vaatimalla, että kyseisen osuuden opetukseen tulee sisällyttää käytännön harjoituksia matkustajien avustamisesta ja apuvälineiden turvallisesta käytöstä.

Kielitaidon osoittamista koskevien täsmennysten lisääminen säännöksiin on perusteltua ja tarpeellista. Taksinkuljettajan työ edellyttää kuljettajalta kykyä kommunikoida asiakkaan kanssa tämän äidinkielellä. Väestön ikääntyessä valtaväestön kielen hallinnan merkitys korostuu entisestään. Luonnoksessa on esitetty vaadittavaksi kielitaitotasoksi ns. perustasoa eli tasoa 1-2. Tämä taso vastaa kielenoppimisen alkuvaiheessa olevien aikuisten jokapäiväisissä tilanteissa vaadittavaa kielitaitoa. Perusteluissa todetaan, ettei kielitaitovaatimusta ole työllistämisperustein syytä asettaa liian korkealle. Vaatimustasoa ei kuitenkaan voida esittää tasolle, joka ei ole tehtävään riittävä. Taksinkuljettajan työssä kohdataan päivittäin erilaisia matkustajia, joista monille itselleen kielentuottaminen ei ole yksinkertaista. Kielitaitovaatimustasoilla 1-2 kielenhallinta on vielä alkuvaiheessa ja esimerkiksi tällä taitotasolla arvioidaan yleisen luokituksen perusteella tarvittavan puheen ymmärtämiseksi yksinkertaistettua ja selkeää puhetta. Asiakaspalvelutilanteessa asiakkaalta, joita usein ovat vanhukset sekä erilaisiin vammaisryhmiin kuuluvat henkilöt ja lapset, ei voida edellyttää kykyä yksinkertaistaa puhetta. Asiakasta on myös kyettävä palvelemaan ongelmatilanteissa ja selvittämään esimerkiksi maksun muodostuminen. Myös tarve kirjallisten selvitysten antamiseen muun muassa asiakaspalautteeseen liittyen on lisääntynyt. Esitämme näin ollen, että kielitaitovaatimukseksi kirjataan yleisen kielitaitoluokituksen mukainen luokka 3. Muutoin esitys vaatimuksesta on kannatettava.

#### Jatkokoulutuksesta

Jatkokoulutuksen määrän osalta muutosta esitetään asiaa koskevaan asetukseen siten, että jatkokoulutus tulee käydä ajoluvan voimassa ollessa tai ajoluvan hakemista edeltäneen kahden vuoden aikana. Voimassaolevassa asetuksessa viimeistä määräystä on täsmennetty siten, että aikamääre (viisi vuotta) koskee tilanteita, jolloin ajoluvan voimassaolo on lakannut. Soveltamisen helpottamiseksi kannatamme nykymuotoista asian kirjaamista, muuttaen vain aikamäärettä kahdeksi vuodeksi. Muussa tapauksessa voi syntyä käsitys, että jättämällä välillä ajoluvan uusimatta, voisi jatkokoulutuksen käydä käytännössä seitsemän vuoden välein.

20.6.2013

## Väliaikaisesta ajoluvasta

Taksinkuljettajan peruskoulutuksen suorittaneelle esitetään voitavan jatkossa luovuttaa väliaikainen ajolupa esimerkiksi tilanteessa, jossa varsinainen ajolupa ei ole heti luovutettavissa kortin valmistusprosessin vuoksi. Tämä on erittäin kannatettava muutos. Käytännössä väliaikainen lupa tulisikin myöntää aina. Esitetty väliaikainen lupa olisi voimassa yhden kuukauden. Tätä voimassaoloa tulee voida jatkaa, mikäli varsinaisen ajoluvan saaminen viivästyy esimerkiksi teknisistä syistä tai muista viranomaisen prosesseihin liittyvistä syistä. Tämä tulee todeta säännöksessä. Kuljettajat työllistyvät yleensä heti ajoluvan saatuaan ja näin ollen mahdollinen väliaikaisen ajoluvan voimassaolon päätyminen ennen varsinaisen ajoluvan luovuttamista aiheuttaisi merkittäviä seurauksia niin kuljettajalle kuin hänet työllistäneelle taksiryhmälle. Nykyinen hallinnollinen poikkeuksiin perustuva lupaprosessi on johtanut useissa tilanteissa siihen, että kurssin suorittanut kuljettaja ei työllisty odotetussa ajassa. Taksiryhmä tarjoaa usein kuljettajalle mahdollisuutta työpaikkaan jo kurssin aikana. Työvoiman tarve on yleensä välitön. Pitkä aika ajolupaa odottaessa on osoittautunut monissa tapauksissa kynnykseksi lähteä uuteen ammattiin ja ajoluvan suorittanut ei ole pyrkinyt työllistymään alalle lainkaan.

## Teknisistä muutoksista

Ehdotettujen teknisten muutosten lisäksi esitämme korjattavaksi taksiliikennelakia määriteltäviä vastaavaksi termin auto 4 § 5 kohdassa sanalla taksi.

Lisäksi teknistä selvennystä kaipaa ajoluvan edellytyksenä olevan paikallistuntemuksen ja taksin asemapaikan yhteys

Tietoomme on tullut, että taksinkuljettajan ajoluvan vastaiseen toimintaan ei ole voitu tarvittaessa aina puuttua. Tiedossamme on ainakin yksi syyttämättäjäätämispäätös koskien tapausta, jossa taksinkuljettajan ajoluvassa merkitty paikallistuntemus on eronnut taksin taksiluvan asemapaikasta. Taksinkuljettajan osalta on tutkittu ammattipätevyysäännösten rikkomista ja siihen liittyvää rangaistussäännöstä 35 §:ssä. Syyttäjän näkemyksen mukaan taksinkuljettajan ammattipätevyyttä koskevan lain mukaan rangaistusta ei ole voitu asiassa määrätä epäselvän säännösviittauksen vuoksi. Käsittelemme mukaan tapauksessa ei ole tutkittu taksiliikennelain vastaista toimintaa, jollaisesta näkemyksemme mukaan tilanteessa on myös ollut kyse. Samalla muiden muassa Poliisihallituksen edustaja on keskusteluissa todennut, että ammattipätevyyttä koskeva laki ja taksiliikennelaki olisivat ristiriitaisia siten, ettei tällaisessa tilanteessa voida antaa rangaistusta. Soveltamisongelmat ovat perustuneet sille, että sanamuodonmukaisesti tulkittuna ammattipätevyyttä koskevan lain 10.3 § tarkoittaisi, että 35 §:n mukaan rangaistavaa olisi olla kirjaamatta lupaan niitä asemapaikkoja, joita vastaava paikallistuntemus kuljettajalla on. Esitöissä ei ole asiasta tarkennusta. Kun samalla RL 3 luvun 1.2 § edellyttää, että rangaistuksen on perustuttava lakiin, on laissa määriteltävä rikokset ja seuraamukset ja tulkinnassa on annettava kielellistä ilmaisua vastaava sisältö säännökselle.

Näkemyksemme mukaan säännöksen soveltamisessa on huomattava, että luvan myöntämisen edellytyksenä on auton asemapaikkaa vastaava paikallistuntemus, eli jonkin lupaan merkityistä asemapaikoista tulee vastata auton asemapaikkaa. Ei ole mahdollista myöntää ajolupaa, jossa ei olisi auton asemapaikkaa vastaavaa paikallistuntemusta. Toisaalta vastaavasti taksinkuljettaja ei voi olla työssä taksissa, jonka asemapaikkaa vastaavaa paikallistuntemusta hänellä ei ole. Näkemyksemme mukaan taksiliikennelain mukaisessa taksiliikenteessä kuljettajalla tulee aina olla taksin asemapaikkaa vastaava paikallistuntemus, jotta hän voi toimia taksiluvan haltijan

20.6.2013

yriyksessä taksinkuljettajana. Muutoin kyse on taksin luvattomasta kuljettamisesta eli luvattomasta taksiliikenteestä ja samalla taksilupa on luovutettu oikeudettomasti toisen käytettäväksi. Erityisesti tahallinen ja toistuva toiminta tulee edelleen rangaista taksiliikennelain rikkomisena.

Esitämme, että rangaistussäännöstä (35 §) tulisi luonnoksessa esitettyjen muutosten yhteydessä muuttaa teknisesti selkeämmäksi, koska soveltavat viranomaiset ovat nähneet ongelmallisena nykyisen säännösviittauksen. Viittauksella 10.3 §:n säännökseen on tarkoitettu tilanteita, joissa henkilö syyllistyy kuljettamaan henkilöitä ilman asianmukaista taksinkuljettajan ajolupaa eli teknisesti lupa on, mutta sen ”toiminta-alue” eli paikallistuntemus ei vastaa taksin asemapaikkaa, joka on merkitty taksilupaan. Tilanne voitaisiin tulkita suoraan myös kuljettamiseksi ilman ajolupaa, mutta viitaten aiempiin soveltamisongelmiin rangaistustilanteissa, tulee sanamuotoa selkeyttää kirjaamalla asia suoraan rangaistavaksi pykäläviittauksen sijaan.

Esitämme, että taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettua lakia muutetaan seuraavalla tavalla:

## 35 §

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 3 §:n säännöksiä henkilöiden kuljettamisesta ilman taksinkuljettajan ajolupaa, jonka paikallistuntemusta koskeva merkintä vastaa kuljetettavan taksin taksiluvan asemapaikkamerkintää, ~~10 §:n 3 momentin, 20 §:n tai 24 §:n 2 momentin~~ säännöksiä ajoluvan luovuttamisesta poliisille, 23 §:n 2 momentin säännöksiä taksinkuljettajan ajoluvan mukana pitämisestä, esittämisestä ja näkyvillä pitämisestä tai 25 §:n säännöksiä ajoneuvon luovuttamisesta, on tuomittava *kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta* sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

Kunnioittaen

Suomen Taksiliitto



Lauri Säynäjoki  
toimitusjohtaja



Anne Kangasniemi  
lakimies