

Taksinkuljettajan ammattitaito

Työryhmän mietintö



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Työryhmä: pj. vanhempi hallitussihteeri Eija		Julkaisun laji Mietintö	
Maunu, LVM;		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
sihteeri ylitarkastaja Irja Vesanen-Nikitin		Toimielimen asettamispäivämäärä 3.3.2005	
Julkaisun nimi Taksinkuljettajan ammattitaito. Työryhmän mietintö			
Tiivistelmä <p>Työryhmän tehtävänä oli selvittää taksinkuljettajien nykyistä koulutusta ja henkilöauton ammattiajolakäytäntöä sekä tehdä tämän pohjalta ehdotukset taksinkuljettajaksi aikovien ammattitaidon kehittämiseksi ja ammattiajoluvan saamista ja peruuttamista koskevista muutostarpeista.</p> <p>Työryhmä selvitti nykytilaa lupaviranomaisille ja koulutuksen järjestäjille suunnatulla kyselyllä.</p> <p>Työryhmä ehdottaa taksinkuljettajien ammattitaidon kehittämiseksi koulutuksen ja siihen liittyvän kokeen asettamista ammattiajoluvan saamisen edellytykseksi. Koulutuksella varmistettaisiin taksinkuljettajan tehtävässä vaadittava osaaminen, erityisesti asiakaspalvelun näkökulmasta. Koulutuksen pituudeksi ehdotetaan vähintään 30 tuntia. Saavutettua ammattitaitoa olisi pidettävä yllä säännöllisellä jatkokoulutuksella. Ajoneuvohallintokeskus vastaisi koulutuksen antajien ja koulutusohjelmien hyväksymisestä sekä kokeen järjestämisestä ja toiminnan valvonnasta.</p> <p>Paikallistuntemusta koskevan tietämyksen perusteet määriteltäisiin tarkemmin ja sen selvittäminen olisi poliisin tehtävä lupaviranomaisena.</p> <p>Invataksien kuljettamiseen rajoitetusta ammattiajoluovasta luovuttaisiin. Koulutukseen sisällytettäisiin myös vammaisten kuljettamisessa vaadittava erityisosaaminen.</p> <p>Kuljettajan sopivuus tehtävään tehtyjen rikosten ja rikkomusten perusteella arvioituna määriteltäisiin tarkemmin samoin ammattiajoluvan peruuttamisen perusteet. Ammattiajoluvan peruuttamisen sijaan käytettävissä olisi myös varoitus.</p> <p>Taksinkuljettajana toimimisen ikään ja luvan voimassaoloaikaan ei ehdoteta muutoksia.</p>			
Avainsanat (asiasanat) henkilöauton ammattiajolupa, taksiliikenne, henkilöliikenne, koulutus			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM Eija Maunu			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 73/2005		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkójulkaisu)	ISBN 952-201-445-1 (painotuote) 952-201-446-X (verkkójulkaisu)
Kokonaissivumäärä 72	Kieli suomi	Hinta 13 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Arbetsgrupp:		Typ av publikation Betänkande	
ordf. äldre regeringssekreterare Eija Maunu,		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
sekr. överenspektör Irja Vesanen-Nikitin		Datum för tillsättandet av organet 3.3.2005	
Publikation Taxichaufförernas yrkesskicklighet			
Referat <p>Arbetsgruppen hade till uppdrag att utreda taxichaufförernas nuvarande utbildning och gällande praxis i fråga om yrkestillstånd för personbil samt att utgående från detta lägga fram förslag om hur yrkesskickligheten för dem som ämnar bli taxichaufförer kan utvecklas och ändringsbehov beträffande beviljande och indragning av yrkeskörtillstånd.</p> <p>Arbetsgruppen utredde nuläget med hjälp av en förfrågan som riktades till tillståndsmyndigheterna och dem som arrangerar utbildning för taxichaufförer.</p> <p>Arbetsgruppen föreslår att man i syfte att utveckla taxichaufförernas yrkesskicklighet ställer en utbildning och ett därtill förknippat prov som krav för att få ett yrkestillstånd. Genom utbildningen kan man säkra sig om att en taxichaufför innehar de färdigheter som yrket kräver, särskilt med tanke på kundservice. Utbildningen föreslås omfatta minst 30 timmar. Därefter skall den erhållna yrkesskickligheten upprätthållas med regelbunden fortbildning. Enligt förslaget skall Fordonsförvaltningscentralen skall svara för att godkänna utbildarna och utbildningsprogrammen, för att arrangera proven och för att övervaka verksamheten.</p> <p>Grunderna för kunskaper i fråga om lokalkännedom bör definieras i större detalj och enligt förslaget är detta polisens uppgift i egenskap av tillståndsmyndighet.</p> <p>Det föreslås att ett det begränsade tillståndet för förare av invalidtaxibilar slopas. Till utbildningen fogas också det specialkunnande som behövs för transport av handikappade personer.</p> <p>Chaufförens lämplighet för uppgiften bör specificeras noggrannare mot bakgrund av tidigare brott eller förseelser liksom också grunderna för indragande av ett yrkeskörtillstånd. Indragning av yrkeskörtillstånd kunde i vissa fall ersättas med en varning.</p> <p>Inga ändringar föreslås beträffande ålderskraven för att arbeta som taxichaufförer eller tillståndets giltighetstid.</p>			
Nyckelord yrkestillstånd för personbil, taxitrafik, persontrafik, utbildning			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Eija Maunu.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 73/2005		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 952-201-445-1 (trycksak) 952-201-446-X (nätpublikation)
Sidoantal 72	Språk finska	Pris 13 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working group: chair Eija Maunu, Senior Officer,		Type of publication Report	
secretary Irja Vesanen-Nikitin, Senior Officer,		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Ministry of Transport and Communications		Date when body appointed 3 March 2005	
Name of the publication Working group report on taxi drivers' professional skills			
Abstract <p>The purpose of the working group was to examine the training of taxi drivers and the licence practice in using a passenger car for professional transport services and thus make proposals on how to develop future taxi drivers' professional skills. A further purpose was to assess any amendment needs related to the granting and revocation of a licence for professional transport services.</p> <p>The working group analysed the present state by a questionnaire addressed to licence authorities and training providers.</p> <p>The group proposes that in order to enhance taxi drivers' professional skills training and a related examination be set as conditions for a licence for professional transport services. The training would ensure that taxi drivers possess the required skills, particularly in terms of customer service. The training is proposed to last at least 30 hours. The acquired skills should be maintained with regular further training. The Vehicle Administration would be responsible for the acceptance of training providers and programmes, organisation of the examination and monitoring of the activities.</p> <p>It would on the responsibility of the police as a licence authority to establish the requirements for local knowledge.</p> <p>The limited licence for driving a special taxi for the disabled would be waived and the special skills needed for transporting disabled people would be included in the training.</p> <p>More detailed definitions of a driver's suitability for the work with regard to crimes and minor offences are suggested. Grounds for revoking a licence for professional transport services should also be defined in more detail. An alternative for revoking could be a warning.</p> <p>No changes are proposed for the driver's age limit and the validity period of the licence.</p>			
Keywords Licence for professional transport services by a passenger vehicle, taxi transport, passenger transport, training			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms Eija Maunu			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 73/2005		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 952-201-445-1 (printed version) 952-201-446-X (electronic version)
Pages, total 72	Language Finnish	Price € 13	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 3.3.2005 työryhmän selvittämään miten taksinkuljettajan ammattitaitoa voitaisiin kehittää ja sitä koskevaa säännöstöä kehittää.

Työryhmän tehtävänä oli aluksi selvittää nykyinen ajolupakäytäntö, taksinkuljettajien nykyiset koulutusmahdollisuudet ja koulutukseen liittyvät käytännöt. Sen tuli tämän pohjalta tehdä ehdotus taksinkuljettajaksi aikovien koulutuksen järjestämistavasta ja pääasiallisesta sisällöstä, arvioida koulutuksen asettamista luvan saamisen edellytykseksi samoin kuin arvioida miten ammattiajoluvan saamista ja peruuttamista koskevia säännöksiä pitäisi muuten kehittää. Sen tuli myös pohtia miltä osin näistä seikoista pitäisi säätää lailla sekä tehdä ehdotus muista tarpeellisista muutoksista, jotka liittyvät taksinkuljettajien ammattitaidon parantamiseen ja ylläpitämiseen.

Työryhmän puheenjohtajana toimi vanhempi hallitussihteeri Eija Maunu ja sihteerinä ylitarkastaja Irja Vesänen-Nikitin liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän jäseninä ovat olleet hallitusneuvos Tuula Ikonen liikenne- ja viestintäministeriöstä, ylitarkastaja Jukka Lehtinen opetusministeriöstä, ylitarkastaja Aini Kimpimäki sosiaali- ja terveysministeriöstä, viestintäjohtaja Nina Nizovsky Suomen Taksiliitto ry:stä, hallituksen jäsen Jari Mäkinen Suomen Palvelutakseista, ekonomisti Martti Luukko Suomen Kuluttajaliitosta ja ylikonstaapeli Asko Peltola Helsingin Poliisilaitoksesta.

Työryhmä on selvittänyt taksinkuljettajien koulutusta sekä ammattiajoluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevat käytännöt lupaviranomaisille ja koulutuksen järjestäjille suunnatulla kyselyllä ja kuullut asiantuntijoina lainsäädäntöneuvos Sten Palmgrenia oikeusministeriöstä, toimialajohtaja Kari Hakulia ja yksikön päällikkö Ari Herralaa Ajoneuvohallintokeskuksesta, erityisasiantuntija Timo Repoa Opetushallituksesta, pääsihteeri Sari Loijasta Valtakunnallisesta vammaisneuvostosta, toiminnanjohtaja Lasse Vuorta Helsingin Taksiautoilijat ry:stä ja hallintopäällikkö Timo Koskista Suomen Taksiliitosta sekä esittelijä Taru Pelkosta Etelä-Suomen lääninhallituksesta.

Työryhmän toimikausi päättyi 30.9.2005.

Saatuun tehtävänsä päätökseen työryhmä luovuttaa mietintönsä liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 30 päivänä syyskuuta 2005

Eija Maunu

Jukka Lehtinen

Jari Mäkinen

Aini Kimpimäki

Martti Luukko

Asko Peltola

Tuula Ikonen

Nina Nizovsky

Irja Vesanen-Nikitin

Tiivistelmä

Työryhmän tehtävänä oli selvittää taksinkuljettajien nykyinen ajolupakäytäntö ja koulutusmahdollisuudet. Sen tuli tämän pohjalta tehdä ehdotus taksinkuljettajiksi aikovien ammattitaidon kehittämistä sekä siitä, miten ammattiajoluvan saamista ja peruuttamista koskevia säännöksiä pitäisi muuttaa.

Työryhmä teetti koulutuksen nykytilaa koskevan selvityksen ja kuuli useita asiantuntijoita. Ammattitaidon osoittamista koskevia vaihtoehtoja selvittäessään työryhmä tarkasteli sekä koulutukseen ja kokeeseen että pelkän tutkinnon suorittamiseen liittyviä vaihtoehtoja ja niiden soveltuvuutta tehtävässä vaadittavan ammattitaidon hankkimiseen ja osoittamiseen. Lisäksi työryhmä selvitti ammattiajoluvan edellytyksiin ja luvan peruuttamista koskeviin säännöksiin tarvittavia muutoksia sekä luvan määräaikaista.

Työryhmän ehdotukset:

1. Invataksien kuljettamiseen rajoitetusta henkilöauton ammattiajoluovasta luovutettiin.
2. Nykyiset ikäraajat ammattiajoluvan saamiseksi säilytettiin ennallaan. Henkilöauton ammattiajolupa olisi edelleen voimassa siihen asti kun kuljettaja täyttää 70 vuotta.
3. Henkilöauton ammattiajoluvan myöntämisen edellytykseksi asetettiin ammattitaitovaatimuksena sekä taksinkuljettajakoulutuksen että sitä koskevan kokeen suorittaminen. Perustason kuljettajakoulutuksen pituudeksi ehdotetaan 30 - 60 tunnin pituisen koulutuksen suorittamista. Ammattitaitovaatimuksen täyttämisen ajankohdasta voitaisiin joissain tapauksissa joustaa vain äkillisen kuljettajapulan vuoksi.
4. Koulutus sisältäisi aiheita mm. taksinkuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista ja vastuusta ml. liikenneturvallisuus ja ympäristömääräykset, asiakaspalvelusta, ajoneuvosta huolehtimisesta, yhteiskunnan kuljetuksista ja kuljettajan omasta terveydestä ja turvallisuudesta.
5. Luvanhaltijan olisi ammattitaitonsa ylläpitämiseksi osallistuttava jatkokoulutukseen viiden vuoden välein. Jatkokoulutuksen kesto olisi seitsemän tuntia ja se voitaisiin suorittaa yhdessä tai kahdessa jaksossa.
6. Taksinkuljettajakoulutuksen järjestäjien ja koulutusohjelmien hyväksymisestä, kokeen järjestämisestä ja toiminnan valvonnasta vastaisi Ajoneuvohallintokeskus. Ajoneuvohallintokeskus voisi järjestää kokeen vastaanottamista ja valvontaa koskevan tehtävän kuljettajantutkintotoiminnan tapaan hankkimalla tarvittavat palvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.
7. Taksinkuljettajakoulutuksen voisi suorittaa osana logistiikan perustutkintoa. Koulutuksen järjestämiseen ja koulutusohjelmalle vaadittaisiin Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksyminen. Koe olisi järjestettävä yhdenmukaisesti Ajoneuvohallintokeskuksen toimesta.
8. Poliisi lupaviranomaisena vastaisi nykyiseen tapaan luvanhakijan paikallistuntemuksen selvittämisestä. Tavasta, jolla tuntemus osoitettaisiin, voitaisiin päättää paikallisesti. Poliisi voisi esimerkiksi hyväksyä peruskoulutuksen yhteydessä annetun paikallistuntemusta koskevan koulutuksen ja siitä järjestetyn kokeen tai ottaa itse vastattavakseen kokeen järjestämisen.

Säännöksissä määriteltäisiin paikallistuntemuksen vähimmäisedellytykset. Lähtökohtana tulisi olla toiminta-alueen pääpiiteinen tuntemus. Kokeessa tulisi testata hakijan tuntemusta alueesta ja naapurikunnista yleisesti kuten kaupunginosien tuntemusta. Samoin tulisi testata hakijan tietämystä alueen kaduista, teistä ja suorimmista ja joustavimmista reiteistä sekä matkustajaterminaalien kuten lento- ja rautatieasemien sijainnista. Hakijan tulisi myös hallita alueen virastojen, laitosten, sairaaloiden, sosiaali- ja terveydenhoitopalvelupisteiden kuten vanhainkotien ja vammaistoimipisteiden sijainti sekä eri oppilaitosten, korkeakoulujen ja erilaisten muiden palvelupisteiden ja matkailunähtävyyksien sijainti. Tällaisia ovat muun muassa hotellit, ravintolat, teatterit ja konserttitalit, kauppakeskukset sekä huvipuistot ja virkistysalueet.

9. Taksinkuljettajan sopivuutta koskevat vaatimukset määriteltäisiin tarkemmin. Sopimattomuutta alalle voisi osoittaa ainakin syyllistyminen liikenne rikokseen tai väkivaltaista käyttäytymistä osoittaviin rikokseen tai seksuaalirikokseen. Myös muut kuin edellä mainitut teot, kuten hakijan elämäntapaan liittyvät teot, voisivat osoittaa sopimattomuutta alalle. Koska etukäteen ei voi määritellä kaikkia rikoksia, jotka saattavat aiheuttaa uhkaa turvallisuudelle, ei sopivuusperustetta voi kuitenkaan täysin tyhjentävästi määritellä.

10. Henkilöauton ammattiajolupa voitaisiin peruuttaa, mikäli luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty esimerkiksi ammattitaidon suhteen. Lupa olisi kuitenkin peruutettava aina silloin jos kuljettajan terveyttä koskevat vaatimukset eivät enää täyty tai jos kuljettaja olisi syyllistynyt väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muihin vastaavaan rikokseen ja teko osoittaisi hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana. Lupa olisi myös aina peruutettava jos kuljettaja olisi syyllistynyt ammattiajossa rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenteen vaarantamiseen tai vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuudesta osoittavan rikokseen taikka jos kuljettajalle on määrätty tieliikennelain 75§:n 2 momentin 5 kohdan nojalla vuoden sisällä vähintään kahdesti ajokielto.

Jos peruuttamista olisi kuitenkin olosuhteisiin nähden pidettävä kohtuuttomana toimenpiteenä, voitaisiin luvan haltijalle luvan peruuttamisen sijaan antaa varoitus tai mikäli kyse on liikenne rikkomuksesta, pitää pelkkää ajokieltoa riittävänä seuraamuksena. Varoitusta ei kuitenkaan voitaisi käyttää silloin kun lupa olisi ehdottomasti peruutettava.

Ammattitaito- tai terveysvaatimusten osalta lupa peruutettaisiin toistaiseksi. Muutoin lupa peruutettaisiin määräajaksi, jonka pituus olisi tekojen luonteesta riippuen kuudesta kuukaudesta viiteen vuoteen.

11. Taksinkuljettajana toimiminen ilman asianmukaista taksinkuljettajan ammattiajolupaa olisi edelleen rangaistavaa.

12. Muutokset ehdotetaan tulemaan voimaan vuonna 2008.

13. Koska ammattitaitovaatimus olisi uusi, tulisi uudistuksen vaikutuksia työryhmän mielestä erityisesti seurata. Seuranta-aika voisi olla perusteltu sen selvittämiseksi, mitä vaikutuksia vaatimuksella olisi ainakin valmistuneiden kuljettajien, koulutusta antavien tahojen, taksiryttäjien ja kuluttajien sekä kuntien ja Ajoneuvohallintokeskuksen kannalta. Mikäli osoittautuisi, että vaatimus ei ole riittävä, voitaisiin uudelleen harkita esimerkiksi koulutuksen pituutta. Samoin voitaisiin harkita tarvittavia muutoksia säännöksiin

14. Muutoksenhausta olisi voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa säädetään, jollei toisin ole säädetty.

15. Henkilöauton ammattiajolupaa koskevista säännöksistä samoin kuin Ajoneuvohallintokeskuksen uusista tehtävistä säädettäisiin lailla.

SISÄLLYSLUETTELO

1. TYÖN TAUSTA JA LÄHTÖKOHDAT	7
2. TYÖN TAVOITTEET JA RAJAUS	8
3. NYKYTILA	8
3.1. SÄÄNNÖKSET.....	8
3.2. KYSELY NYKYKÄYTÄNNÖSTÄ	9
3.3. KYSELYN YHTEENVETO	9
3.3.1. Taksinkuljettajien koulutuksen nykytila	9
3.3.2. Nykyisen koulutuksen laajuus ja sisältö.....	10
3.3.3. Mielipiteet nykyjärjestelmästä.....	10
3.3.4. Henkilöauton ammattiajoluvan nykyiset myöntämiskäytännöt.....	10
3.3.4.1. Tietojen ja taitojen testaaminen.....	10
3.3.4.2. Invataksin kuljettajien ammattiajoluvat	11
3.3.4.3. Henkilökohtaisen sopivuuden toteaminen	11
3.3.5. Henkilöauton ammattiajoluvan peruuttaminen nykyisin.....	12
3.3.6. Näkemyksiä henkilökohtaisen sopivuuden määrittelystä, ajoluvan määräraikaisuudesta ja terveydentilan seurannasta.....	12
3.3.6.1. Henkilökohtainen sopivuus	12
3.3.6.2. Ajoluvan määräraikaisuus	13
3.3.6.3. Terveydentilan seuranta	13
3.4. TILANNE MUISSA MAISSA - ESIMERKKINÄ RUOTSI JA ISO BRITANNIA.....	13
3.4.1. Ammattiajoluvan saannista ja ammattitaidon osoittamisesta Ruotsissa	13
3.4.2. Ammattiajoluvan saannista ja ammattitaidon osoittamisesta Isossa Britanniassa	14
4. TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET	15
4.1. YHTEEN TAKSINKULJETTAJAN AMMATTIAJOLUPAAN SIIRTYMINEN	15
4.2. MUUTOKSET AMMATTIAJOLUVAN EDELITYKSIIN	16
4.2.1. Taksinkuljettajan ikä	16
4.2.2. Ammattiajoluvan määräraikaisuus.....	17
4.2.3. Ammattitaitovaatimus luvan edellytyksenä - koulutus vai tutkinto?	18
4.2.3.1. Koulutus	20
4.2.3.2. Tutkinto	21
4.2.3.3. Peruskoulutuksen järjestäminen ja jatkokoulutus	22
4.2.4. Luvan saamisen edellytyksenä yhä myös paikallistuntemus	24
4.2.5. Sopivuus	26
4.3. LUVAN PERUUTTAMINEN	27
4.4. RANGAISTUSSÄÄNNÖS.....	29
4.5. MUUTOKSENHAKU	30
4.6. VOIMAANTULO JA SEURANTA.....	30
5. YHTEENVETO TYÖRYHMÄN EHDOTUKSISTA.....	30
5.1. EHDOTUKSET.....	30
LÄHTEET.....	33

LIITE

Nykytilakartoitus

1. Työn tausta ja lähtökohdat

Työryhmän asettamisen taustalla ovat monet nykyisen säännösten soveltamista koskevat ongelmat ja taksiliikenteen kehittämistarpeet.

Työn keskeisenä lähtökohtana on taksiliikennettä koskevan lainsäädännön uudistustarve. Taksiliikennettä koskevia säännöksiä ollaan parhaillaan uudistamassa. Uudistuksen pääasiallisena syynä on se, että nykyiset taksiyrittäjyyttä koskevat säännökset, jotka sisältyvät lakiin luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä, eivät kaikilta osin täytä perustuslain vaatimuksia.

Muutosta valmistelleen liikenneministeriön työryhmän mietintöön ”Yön ainoa valopilkku” (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 43/2004) sisältyi ehdotuksia myös kuljettajista. Sen mukaan” kuljettajien ammattitaidon parantamiseen pitäisi kiinnittää entistä enemmän huomiota. Olisi perusteltua luoda uusia koulutusmahdollisuuksia. Tällöin pitäisi ottaa huomioon myös eri asiakasryhmien (kuten vanhusten, lasten ja vammaisten) palvelemiseen tarvittava erityisosaaminen. Ammattitaidon osoittamisen ja testaamisen mahdollistamiseksi tulisi luoda puitteet, niin että koko maassa sovellettaisiin yhtenäistä käytäntöä. Henkilön sopivuutta koskevaa vaatimusta tulisi täsmentää niin, että sopimattomuutta osoittavat rikokset olisi selkeästi säädetty ammattiajoluvan saamisen esteeksi. Myös ammattiajoluvan peruuttamisen kriteereitä tulisi täsmentää. Lisäksi tulisi arvioida, olisiko perusteita muuttaa ammattiajolupa määräaikaiseksi. Ehdotettuihin muutoksiin liittyy myös oikean säätämistason arviointi.”

Tällä hetkellä ei ole vielä tarkkaa tietoa siitä, tullaanko ja miten paljon esimerkiksi taksiyrittäjäksi pääsyn edellytyksiä muuttamaan. Riippumatta siitä, mihin ratkaisuun päädytään, on silti alan itsensä ja asiakkaiden kannalta tärkeää, että kuljettajien ammattitaitoon kiinnitetään nykyistä enemmän huomiota.

Kuljettajien ammattitaidon kehittäminen on tärkeää myös mikäli taksialalle saadaan toimiva laatujärjestelmä. Ministeriö on yhdessä Suomen Taksiliiton kanssa selvittänyt taksialan laatujärjestelmän tarvetta ja erilaisia vaihtoehtoja järjestelmän laatimiseksi. Laatujärjestelmän aikaansaamista on pohdittu ministeriön selvityksessä ”Taksialan laatujärjestelmän kehittäminen. Suositus” (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 25/2005). Suosituksen mukaan kaikkien alalla toimivien, myös kuljettajien, tulisi noudattaa tiettyjä laadun peruskriteereitä. Seuraava taso laatujärjestelmässä olisi tilauskeskuksen tai autoilijoiden keskinäisen yhtiön oma laatujärjestelmä. Laatujärjestelmän kehittämistä on tarkoitus jatkaa.

Taksinkuljettajalta vaadittavaa henkilöauton ammattiajilupaa koskevat säännökset sisältyvät ajokorttiasetukseen (845/1990). Taksinkuljettajana saa toimia vain henkilö, jolla on henkilöauton ammattiajolupa. Ammattiajoluvan saamisen edellytykseksi on asetettu muun muassa tietyt terveyteen, ikään, ammattitaitoon ja muuhun sopivuuteen liittyvät vaatimukset.

Taksinkuljettajien ammattitaidon sisältö on määritelty ajokorttiasetuksessa vain yleispiirteisesti. Mitään koulutusta, sen sisältöä tai kestoja koskevia vaatimuksia ei ole asetettu. Myöskään tutkintovaatimuksia ei ole olemassa. Poliisin on lupaviranomaisena vain paikallisesti varmistuttava siitä, että lupaedellytykset täyttyvät. Näin ollen luvan myöntämisen edellytykset vaihtelevat käytännössä paikkakunnittain. Koulutusta kyllä järjestetään, mutta sen järjestäminen perustuu vapaaehtoisuuteen, mistä johtuen myös mahdollisuus koulutuksen saamiseen riippuu paikkakunnasta. Taksinkuljettajilla ja kuljettajiksi aikovilla ei aina ole mahdollisuuksia

sia hankkia ja ylläpitää riittävää ammattitaitoa. Asiakkaan kannalta puutteet voivat näkyä palvelun epätasaisuutena ja joidenkin palveluun liittyvien osatekijöiden puutteellisena hallintana. Myöskään liikenneturvallisuuden näkökulmasta kuljettajien käyttäytyminen ei ole aina moitteetonta.

Ajokorttiasetuksen mukaan ammattiajolupa on peruutettava määräajaksi tai toistaiseksi, jos sen haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Yksittäistapauksissa näin ei ole välttämättä menetelty, vaikka luvanhaltija on syyllistynyt esimerkiksi toistuvasti rattijuopumukseen. On arveltu, että nämä asetuksen soveltamisongelmat voivat johtua siitä, että säännökset eivät ole lain vaan asetuksen tasoisia, minkä vuoksi päätökset eivät välttämättä ole uuden perustuslain näkökulmasta riittävän vahvalla pohjalla.

2. Työn tavoitteet ja rajaus

Edellä mainittujen ongelmien ratkaisemiseksi liikenne- ja viestintäministeriö asetti 3 päivänä maaliskuuta 2005 työryhmän pohtimaan taksinkuljettajien ammattitaidon kehittämistä. Työryhmän tehtävänä oli selvittää, miten taksinkuljettajien ammattitaitoa voitaisiin parantaa ja ammattiajolupaa koskevaa säännöstöä tässä tarkoituksessa kehittää. Sen tuli myös selvittää nykyinen ajolupakäytäntö, taksinkuljettajien nykyiset koulutusmahdollisuudet ja koulutukseen liittyvät käytännöt, tehdä ehdotus taksinkuljettajaksi aikovien koulutuksen järjestämistä vasta ja pääasiallisesta sisällöstä ja arvioida koulutuksen asettamista luvan saamisen edellytykseksi. Samoin sen tuli arvioida miten ammattiajoluvan saamista ja peruuttamista koskevia säännöksiä pitäisi muuten kehittää ja miltä osin näistä seikoista pitäisi säätää lailla, sekä tehdä ehdotus muista tarpeellisista muutoksista, jotka liittyvät taksinkuljettajien ammattitaidon parantamiseen ja ylläpitämiseen.

3. Nykytila

3. 1. Säännökset

Nykyiset henkilöauton ammattiajolupaa koskevat määräykset sisältyvät ajokorttiasetuksen (1990/845) 36 - 38 §:iin.

Asetuksen 36 §:n mukaan henkilöautoa saa kuljettaa ammattimaisessa henkilöliikenteessä vain se, jolla on ajoneuvoluokkaa vastaavan ajo-oikeuden lisäksi auton asemapaikan poliisin myöntämä ammattiajolupa. Ammattiajolupa saadaan myöntää myös pelkästään invataksin kuljettamiseen oikeuttavana. Ammattiajolupa on tällöin tehtävä merkintä rajoituksesta.

Asetuksen 37 §:n mukaan ammattiajoluvan myöntäminen edellyttää, että

- 1) hakijalla on auton muu kuin lyhytaikainen ajo-oikeus;
- 2) hän täyttää C-luokan ajoneuvon ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset;
- 3) häntä ei henkilökohtaisten ominaisuuksiensa takia ole pidettävä sopimattomana kuljettamaan henkilöautoa ammattimaisessa liikenteessä;
- 4) hänellä on riittävät tiedot ammattimaista liikennettä koskevista säännöksistä ja määräyksistä, sen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä, asiakaspalvelusta ja

muista ammatin harjoittamiseen liittyvistä asioista sekä ammatin edellyttämä paikallistuntemus; ja
5) hakija ei ole täyttänyt 70 vuotta.

Lupa myönnetään määräajaksi, joka päättyy henkilön täyttäessä 70 vuotta. Ajoneuvohallinnon yksikkö voi erityisistä syistä myöntää poikkeuksen ammattiajolupaa koskevista ikä- ja terveysvaatimuksista.

Ajokorttiasetuksen 38 §:n mukaan henkilöauton ammattiajolupa on peruutettava määräajaksi tai toistaiseksi, jos sen haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Lupa voidaan peruuttaa myös väliaikaisesti, jos edellytykset väliaikaiseen ajokieltoon määräämiseen ovat olemassa.

3.2. Kysely nykykäytännöstä

Henkilöauton ammattiajolupia koskevien säännösten soveltamistapojen ja koulutuskäytäntöjen sekä näissä havaittujen ongelmakohtien selvittämiseksi työryhmä teetti nykytilaselvityksen. Selvityksen keskeisin osa on sähköpostitse toukokuussa 2005 toteutettu kysely, joka lähetettiin kahteenkymmeneenviiteen kihlakuntaan ja kahdelletoista taksialan paikallisjohtajalle eri puolille maata. Kyselyyn saatiin kaikkiaan 29 vastausta, joten vastausprosentiksi tuli 78. Heti kyselyn vastausten saavuttua niistä laadittiin alustava yhteenveto työryhmän käyttöön.

Kysely koostui 35 avokysymyksestä, jotka oli jaettu kolmeen aihepiiriin: kuljettajien koulutus, ammattiajolupien myöntäminen ja ammattiajolupien peruuttaminen. Kustakin aihepiiristä kysyttiin sekä alueella tällä hetkellä toteutettavat käytännöt että näiden käytäntöjen ja lainsäädännön kehittämistarpeet. Kyselyllä ei ollut tarkoitus selvittää eri näkemysten yleisyyttä vaan selvittää, mitä eri näkökohtia ammattiajolupakäytäntöjen ja taksinkuljettajien koulutuksen kehittämisessä on syytä ottaa huomioon. Seuraavan kappaleen yhteenvedossa on esitetty kyselyn keskeisimmät tulokset.

Kyselystä tehty muistio on raportin liitteenä. Muistioon on koottu kyselyn analyysi täydennettynä muun taustamateriaalin tiedoilla. Mukana on myös suoria lainauksia kyselyyn saaduista vastauksista.

3.3. Kyselyn yhteenveto

3.3.1. Taksinkuljettajien koulutuksen nykytila

Nykyisin lainsäädäntö ei edellytä taksinkuljettajilta koulutuksen suorittamista. Koulutettujen kuljettajien osuus vaihtelee huomattavasti paikkakunnittain. Suurilla paikkakunnilla lähes kaikki kuljettajat on koulutettu, pienimmillä paikkakunnilla taas kaikki kuljettajat saattavat olla kouluttamattomia.

Koulutusta järjestävät pääasiassa paikalliset taksiyhdistykset tai taksiryttäjät. Lisäksi ainakin Helsingissä toimii yksityinen taksikoulu. Suurilla paikkakunnilla kurseja järjestetään läpi vuoden, maaseudulla kerran, kaksi vuodessa tai ei ollenkaan. Useimmilla paikkakunnilla poliisi osallistuu kouluttamiseen luennoimalla.

3.3.2. Nykyisen koulutuksen laajuus ja sisältö

Koulutuksen laajuus vaihtelee huomattavasti paikkakunnan koon mukaan. Suppeimpia ovat maaseutualueille suunnatut viikonloppukurssit, joiden kesto on 10-20 tuntia. Näihin kuuluu yleensä lähiopetuksen lisäksi ennakkomateriaali, joka opiskellaan itsenäisesti. Laajimmat, jopa 60 tuntia kestävät kuljettajakurssit järjestetään suurilla paikkakunnilla. Suomen Taksiliitto on koonnut koulutusmateriaalikansion/CD:n, jota käytetään monilla paikkakunnilla, mutta lisäksi on käytössä kouluttajien itsensä kokoamia materiaalipaketteja.

Koulutukseen kuuluu aina taksinkuljettajan työn eri osa-alueita, noudatettavia säädöksiä koskeva perusosio sekä paikallistuntemusosio. Viimeksi mainittua pidetään suurilla paikkakunnilla koulutuksen vaativimpana osana. Lisäksi koulutukseen voi kuulua datajärjestelmäosio. Koulutuksen päätteeksi pidetään loppukoe, josta järjestetään tarpeen mukaan uusintoja.

3.3.3. Mielenpitoet nykyjärjestelmästä

Valtaosa kyselyyn vastanneista oli tyytyväisiä koulutuksen sisällön nykytasoon. Merkittävimpinä puutteina nähtiin koulutusvaatimusten epäyhtenäisyys eri puolilla maata. Parannusehdotuksina toivottiin asiakaspalvelun, laatu- ja tietoisuuden, käytännön harjoittelun sekä ensiavun ja vammaiskuljetusten osaamisen lisäämistä.

Suurin osa vastaajista kannatti ajatusta koulutuksen muuttamisesta pakolliseksi. Tätä mieltä olivat erityisesti poliisin edustajat. Koulutuksen pakollisuuden etuina nähtiin mahdollisuus varmistaa osaamisen perustaso ja yhtenäistää käytäntöjä eri puolilla maata. Myös kuljettajan kotimaisten kielten taidon riittävyys asiakaspalveluun varmistuisi koulutuksessa. Lisäksi nähtiin, että koulutus voi osaltaan karsia alalle soveltumattomia henkilöitä.

Koulutuksen mahdollisen pakollisuuden nähtiin toisaalta vaikeuttavan tilannetta maaseudulla, jossa tarvitaan uusia kuljettajia joskus kiireellisesti edellisen kuljettajan luopuessa ammatista tai menettäessä ajokykynsä. Jos ammattiajoluvan saaminen uudelle kuljettajalle olisi pitkän odottelun takana harvoin järjestettävien kurssien vuoksi, olisi paikkakunta vaarassa jäädä ilman taksipalveluita luvan odotusajaksi. Lisäksi koulutuksen pakollisuuden arveltiin karsivan sivutoimisten kuljettajien tarjontaa.

Invataksien edustajien mielestä tämänhetkinen kuljettajakoulutuksen sisältö ei myöskään sellaisenaan palvellut invataksinkuljettajien koulutustarpeita, joten koulutuksen pakollisuuteen suhtauduttiin epäillen. Tällä hetkellä invataksien kuljettajista valtaosa käy taksinkuljettajakurssin ja saa työnantajaltaan lisäkoulutusta ennen kuin pääsee ajamaan itsenäisesti invataksia. Joskus invataksiyrittäjän antaman koulutuksen on katsottu korvaavan taksiyhdistyksen järjestämän koulutuksen ajolupaa myönnettäessä.

3.3.4. Henkilöauton ammattiajoluvan nykyiset myöntämiskäytännöt

3.3.4.1. Tietojen ja taitojen testaaminen

Ajokorttiasetuksen 37 §:n 4 kohdan mukaan henkilöauton ammattiajoluvan haltijalla tulee olla muiden edellytysten lisäksi riittävät tiedot ammattimaista liikennettä koskevista säännök-

sistä ja määräyksistä, sen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä, asiakaspalvelusta ja muista ammatin harjoittamiseen liittyvistä asioista sekä ammatin edellyttämä paikallistuntemus. Ase-
tuksessa ei aseta vaatimuksia siitä, miten tiedot tulee hankkia tai miten ne testataan. Tavasta, jolla tuntemus testataan päättää poliisi lupaviranomaisena.

Tietoja ja taitoja koskevat vaatimukset ja niiden testaaminen vaihtelevat huomattavasti paikkakunnittain. Luvan myöntäminen edellyttää yleensä joko kuljettajakurssin loppukokeen hyväksytyä suorittamista tai erillisen kirjallisen kokeen suorittamista poliisiviranomaiselle. Joillain paikkakunnilla paikallistuntemusosuus suoritetaan poliisille ja muu osaaminen testataan kurssin loppukokeessa. Pelkistetyimmillään ajoluvan saattaa saada poliisin pitämällä suullisella kuulustelulla, joka keskittyy hakijan soveltuvuuden toteamiseen ja paikallistuntemuksen osoittamiseen. Muutamilla paikkakunnilla vaaditaan taas ehdottomasti kurssin suorittamista, ja niin paikallistuntemuksen kuin muunkin osaamisen testaus on kokonaan kurssin pitäjän käsissä. Tällöin myös paikkakuntaa vaihtavat kuljettajat osoittavat paikallistuntemuksen osaamisen kurssin järjestäjälle, vaikka he eivät muuten osallistukaan kurssille. Kurssin suorittamista uudelleen paikkakuntaa vaihdettaessa ei vaadita millään paikkakunnalla, vaikka kursien laajuus vaihtelee huomattavasti paikkakunnan koon mukaan. Kokeen suorittamista vaaditaan kuitenkin yleisesti.

3.3.4.2. Invataksin kuljettajien ammattiajolut

Ammattiajolupia yksinomaan invataksikuljetuksia varten myönnetään lähes kaikilla kyselyyn vastanneilla paikkakunnilla. Osalla paikkakunnista invataksin kuljettamiseen oikeuttavan ajoluvan vaatimukset ovat etenkin paikallistuntemuksen osalta erilaiset kuin tavallisen henkilöauton ammattiajoluvan vaatimukset, mutta varsinkaan pienillä paikkakunnilla ajolupien myöntämisessä ei sinänsä ole mitään eroa. Ajolupiin on voitu tehdä invataksia koskeva kuljetusrajaus hakijan omasta pyynnöstä.

3.3.4.3. Henkilökohtaisen sopivuuden toteaminen

Henkilökohtainen sopivuus todetaan lähinnä rikosrekisterin tarkistamisella lupahakemuksen käsittelyn yhteydessä. Usein opiskelijoille kerrotaan kuljettajakurssin alussa, millaiset seikat opiskelijan taustassa voivat olla esteenä ammattiajoluvan myöntämiselle, ja heitä kehoitetaan ottamaan yhteyttä poliisiin, mikäli taustassa on selvitettävää. Jos ammattiajoluvan saannin edellytykset eivät tältä osin täyty, opiskelija voi keskeyttää kurssin eikä kurssimaksua tarvitse suorittaa. Tätä menettelytapaa pidetään toimivana.

Joillain paikkakunnilla järjestetään kurssin yhteydessä myös vapaaehtoisia psykologisia testejä, joiden perusteella opiskelija saattaa itse tehdä päätelmiä soveltuvuudestaan alalle. Poliisin edustajien mukaan testit osoittavat henkilön sopivuuden varsin hyvin. Huono tulos soveltuvuustestissä ei kuitenkaan ole ollut este ammattiajoluvan myöntämiselle.

Kyselyssä useat poliisin edustajat pitivät ongelmana sitä, ettei heillä ollut keinoa evätä ammattiajolupaa rikkeettömältä henkilöltä, joka läpäisi ajolupakokeet, mutta vaikutti muutoin selvästi sopimattomalta kuljettajaksi. Tällaisiksi tapauksiksi luokiteltiin esimerkiksi henkilöt, joiden asenteiden ei katsottu sopivan asiakaspalveluun tai joihin kohdistui epäily pähdeongelmasta tai vakavasta mielenterveysongelmasta.

3.3.5. Henkilöauton ammattiajoluvan peruuttaminen nykyisin

Henkilöauton ammattiajolupa on peruutettava määräajaksi tai toistaiseksi, jos sen haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Kaikissa kyselyyn vastanneissa kihlakunnissa oli peruutettu ammattiajolupia ainakin joskus. Tavallisesti peruutukset olivat määräaikaisia.

Tärkeimpiä lupien peruuttamisen syitä olivat erilaiset rikokset ja rikkomukset: rattijuoppous, liikenne rikkomukset, väkivaltainen käytös, petokset, kavallukset, väärennökset, varkaudet ym. Usein mainittiin myös terveydelliset syyt. Lisäksi ajoluvan peruuttamisen syyksi mainittiin muu henkilökohtainen sopimattomuus taksinkuljettajana toimimiseen, vaikka jotkut vastaajat katsoivat, ettei ajolupaa tällä perusteella pystynyt peruuttamaan. Sopimattomuutta osoitti vastaajien mielestä mm. henkilön piittaamattomuus, päihderiippuvuus sekä huono käytös ja rähinöinti. Joillain paikkakunnilla oli ilmeisesti varsin tiukka käytäntö luvan haltijan sopivuuden suhteen ja nämä vastaajat toivoivat poliisin harkintavallan säilyvän nykyisellään. Heille eivät myöskään paikkakunnittain vaihtelevat peruuttamiskäytännöt olleet ongelma, koska oman alueen tilannetta pidettiin hyvänä.

Lupia oli peruutettu myös luvan haltijan omasta pyynnöstä. Muutamat vastaajat tulkitsivat säännöksiä siten, että luvan peruuttaminen haltijan omasta pyynnöstä ei ollut mahdollista, ja toivoivat tältä osin muutoksia säädöksiin.

Monet vastaajat toivoivat ammattiajolupien peruuttamiseen yhtenäisiä, nykyistä selkeämpiä käytäntöjä koko maahan ja keinoja puuttua kuljettajan sopimattomaan käyttäytymiseen. Lisäksi todettiin, että tieto rikoksista ei aina kulkeudu lupaviranomaisille poliisin sisällä. Viimeksi mainittuja ongelmia koettiin lähinnä suurilla paikkakunnilla.

3.3.6. Näkemyksiä henkilökohtaisen sopivuuden määrittelystä, ajoluvan määräaikaisuudesta ja terveydentilan seurannasta

Kyselyssä tiedusteltiin erikseen näkemyksiä siitä, miten henkilökohtainen sopivuus tulisi määrittellä ja miten terveydentilaa tulisi seurata sekä sitä, mitä mieltä oltiin ajoluvan määräaikaisuudesta.

3.3.6.1. Henkilökohtainen sopivuus

Kuten edellä on käynyt ilmi, ajolupien myöntäminen ja peruuttaminen koetaan usein ongelmalliseksi niiden henkilöiden kohdalla, jotka syystä tai toisesta osoittautuvat sopimattomiksi kuljettajan tehtäviin mutta jotka eivät kuitenkaan ole syyllistyneet rangaistaviin tekoihin. Tällä hetkellä kuljettajaksi huonosti soveltuvia henkilöitä pyritään karsimaan useilla epävirallisilla, useimmiten vapaaehtoisuuteen perustuvilla tavoilla. Näitä ovat muun muassa edellä mainitut psykologiset testit, koulutuksen muuttaminen käytännössä pakolliseksi, vaikeaksi räätälöity katukoe ja keskustelut luvan hakijan kanssa. Kerran myönnetyn ajoluvan peruuttamisen koetaan olevan vaikeaa, joten karsinta pyritään toteuttamaan ennen luvan saantia.

Kyselyyn vastanneista valtaosa kannatti henkilökohtaisen sopivuuden tarkempaa määrittelyä, jotta ongelmakuljettajat saataisiin nykyistä helpommin pois alalta. Suurin osa niistä, jotka eivät pitäneet tätä tarpeellisena, kertoivat että heidän paikkakunnallaan oli jo nykyisellään tiukka linja sopivuuden arvioinnissa.

3.3.6.2. Ajoluvan määräaikaisuus

Nykyisin kerran hankittu ajolupa on voimassa kunnes sen haltija täyttää 70 vuotta, ellei sitä jouduta peruuttamaan ennen tätä terveydellisistä syistä tai rikkomusten vuoksi.

Kyselyssä tiedusteltiin erikseen näkemyksiä ajoluvan mahdollisesta määräaikaisuudesta. Määräaikaisuus jakoi mielipiteitä. Useimmat määräaikaisuuden kannattajat pitivät sopivana määräaikana 5 vuotta. Määräaikaisuutta puolustettiin lähinnä kahdesta syystä. Ensinnäkin määräaikaisuus vähentäisi niiden luvanhaltijoiden määrää, jotka eivät toimi kuljettajina ja joiden ammattitaito näin ollen ei pysy ajan tasalla. Toiseksi määräaikaisuus antaisi viranomaisille mahdollisuuden jättää sellaisten kuljettajien ajolupa uusimatta, jotka ovat toistuvasti syyllistyneet rikkeisiin tai ovat muuten osoittautuneet sopimattomiksi ammattiin. Luvan uusimatta jättämisen nähtiin olevan helpompi tapa karsia ongelmakuljettajat alalta kuin ajoluvan peruuttaminen.

Määräaikaisuutta vastustavat pelkäsivät kuljettajareservin häviämistä ja sitä kautta syntyvää työvoimapulaa. Luvan määräaikaisuuden nähtiin myös lisäävän byrokratiaa. Ammattitaidon säilymisestä (esim. katutuntemus ja datalaitteiden hallinta) nämä vastaajat olivat valmiit jättämään vastuun taksi-isännille.

3.3.6.3 Terveystilan seuranta

Myös terveystilan nykyistä tarkemman seurannan tarpeellisuutta tiedusteltiin vastaajilta erikseen. Muutama vastaaja toivoi terveystilan nykyistä tarkempaa seurantaa, mutta yleensä ottaen lääkärin ilmoitusvelvollisuuden alentuneesta ajokyvystä arveltiin toimivan tässä suhteessa riittävän hyvin. Esiin tuli myös ajatus, että lääkärin pitäisi olla tietoinen asiakkaan ammattiajoluvasta arvioidessaan ajokykyä lääkärikäyntien yhteydessä.

3.4. Tilanne muissa maissa - esimerkkinä Ruotsi ja Iso Britannia

Kansainvälisen maantiekuljetusliiton IRU:n vuonna 2003 teettämän selvityksen mukaan taksinkuljettajana toimiminen edellyttää kaikissa selvitykseen osallistuneissa Euroopan maissa ja kaupungeissa (Itävalta, Suomi, Ranska, Saksa, Unkari, Irlanti, Alankomaat, Norja, Espanja, Ruotsi, Lontoo, Bryssel ja Geneve) erityistä taksinkuljettajan ammattiajolupaa. Ammattitaitovaatimukset vaihtelevat, mutta varsin usein ammattiajoluvan edellytyksenä on kirjallinen koe joka sisältää paikallistuntemusvaatimuksen. Tätäkin vaatimusta yleisempää on rikosrekisterin tarkistaminen. Selvityksen mukaan vain muutamassa maassa on voimassa koulutusvelvoite.

3.4.1. Ammattiajoluvan saannista ja ammattitaidon osoittamisesta Ruotsissa

Ruotsissa ammattiajoluvan edellytyksenä on ammattitaitoisuus, sopivuus, tiettyjen terveysvaatimusten täytyminen ja se, että hakijalla on joko linja-auton ajokortti tai hänellä on ollut B-luokan ajokortti kahden vuoden ajan. Vähimmäisikä on 21 vuotta. Sopivuudesta päättää lupaviranomainen. Tietynlaiset rikokset osoittavat sopimattomuutta. Tällaisia ovat väkivalta- ja seksuaalirikokset, varkausrikos ja toistuvat lievemmät rikokset. Jos hakija on tuomittu rikoksesta, jonka vuoksi hänet voitaisiin katsoa sopimattomaksi, hän voi hakea ennakkotietoa ennen koulutuksen aloittamista ja kokeen suorittamista. Terveysvaatimusten osalta on esitet-

tävä enintään kaksi kuukautta aiemmin annettu lääkärintodistus. Terveysvaatimuksena on riittävän näön ja kuulon lisäksi muun muassa riittävä liikuntakyky, jotta henkilö voi auttaa matkustajia.

Ammattitaito osoitetaan teoreettisella kokeella joka jakaantuu kolmeen osakokeeseen:

- a) kartanlukuosioon,
- b) turvallisuutta ja käyttäytymistä koskevaan osioon ja
- c) lainsäädäntöosioon.

Lisäksi joissain lääneissä vaaditaan myös paikallistuntemusta mittaavaan kokeeseen osallistumista. Kokeet vastaanottaa Vägverket, joka osittain vastaa Suomen Tiehallintoa, mutta jolla on myös joitain Suomessa Ajoneuvohallintokeskukselle asetettuja tehtäviä.

Kokeissa testataan muun muassa seuraavia aihepiirejä koskevia tietoja ja taitoja:

- kartanlukutaitoa
- taloudellista ajotapaa
- ajoneuvon ympäristövaikutuksia
- liikenneturvallisuutta
- vuorovaikusta asiakkaiden kanssa
- matkustajien sairauksien ja toimintarajoitteiden tuntemusta
- kuljettajan omaa turvallisuutta koskevia riskejä
- ajoneuvotietämystä
- ammatilainsäädäntöä ja
- liikennelainsäädäntöä

Koulutus ei ole pakollista.

Paikallistuntemusosion suorittamista vaaditaan joissakin lääneissä kuten esimerkiksi Tukholman läänissä.

3.4.2. Ammattiajoluvan saannista ja ammattitaidon osoittamisesta Isossa Britanniassa

Isossa Britanniassa taksinkuljettajan kelpoisuutta koskevat määräykset ovat epäyhtenäisiä.

Englannissa ja Walesissä ammattiajoluvan edellytyksenä on vähintään yhden vuoden voimassa ollut henkilöauton ajokortti ja sopivuus tehtävään. Sopivuutta selvitetään rikosrekisterin ja lääkärintodistuksen avulla. Paikallistuntemusta testataan erillisellä testillä. Yleisesti paikallistuntemusosiota eli katutestiä voi pitää vaativana. Paikallisesti voidaan lisäksi vaatia myös erillisen ajotestin suorittamista.

Lontoota koskevat omat määräyksensä. Sen osalta on voimassa kuljettajien vähimmäisikä, 21 vuotta, josta vaatimuksesta lupaviranomainen voi tosin poiketa. Sopivuuden osalta terveysvaatimukset ovat samat kuin linja-autonkuljettajan terveysvaatimukset. Myös Lontoossa rikostausta selvitetään. Katukoe on hyvin vaativa ja kuljettajille voidaan järjestää lisäksi erillisiä ajotestejä.

Ajotesteissä joita järjestetään ajokeskuksissa testataan lähinnä ajotapaa, ajoneuvon käsittelyä, matkustajan turvallisuutta ja mukavuutta sekä pyörätuolin käsittelyä. Testit ovat ajokoetta vaativampia.

Koulutus ajotestejä varten ei ole Isossa Britanniassa pakollista, mutta testin sisältöön suositellaan perehdyttävän etukäteen.

4. Työryhmän ehdotukset

Työryhmän ehdotusten tavoitteena on ollut taksinkuljettajien ammattitaidon yleinen parantaminen ja ammatin imagon kohottaminen. Kysymys on ammattiliikenteen kuljettajasta, mistä syystä vaatimukset ehdotetaan asetettaviksi tehtävän vaativuutta vastaavasti. Myös ammattiliikenteessä toimiville raskaan kaluston kuljettajille on tulossa tiukempia ammattipätevyyttä koskevia vaatimuksia. Ehdotuksia tehdessään työryhmä on ottanut huomioon sen, että taksinkuljettajia koskevia vaatimuksia ei voi kiristää liikaakaan ilman, että uudistus aikaansaisi kielteisiä vaikutuksia, kuten työvoimapulaa alalle.

Työryhmä muistuttaa, että ammattitaitoisen työvoiman saanti on tärkeää paitsi kuluttajien ja elinkeinoelämän kannalta erityisesti myös siksi että taksia käytetään paljon myös moniin sellaisiin yhteiskunnan kustantamiin kuljetuksiin joissa tarvitaan erityistä osaamista kuten vammaisten, vanhusten ja lasten kuljetuksiin. Nämä kuljetukset muodostavat keskimäärin kolmasosan taksin liikevaihdosta.

Päätoimisten taksinkuljettajien määrää on vaikea arvioida. Vuonna 2004 ammattiajolupia oli ajokorttirekisterin mukaan 82 700 kappaletta, mutta näiden lupien haltijoista vain pieni osa toimii alalla päätoimisesti toisten hoitaessa ajoja silloin tällöin tuuraajina. Suurelle osalle lupa on aikoinaan myönnetty, mutta he eivät enää käytännössä toimi taksinkuljettajina. Taksiliikenteen harjoittajille myönnettyjä taksilupia on arviolta 9500 kappaletta. Kun taksirytyksillä arvioidaan - yrittäjä itse mukaan lukien olevan keskimäärin kaksi kuljettajaa yritystä kohden, työryhmä katsoo, että päätoimisten kuljettajien määräksi voi arvioida noin 20 000 kuljettajaa.

Työryhmä ehdotusten lähtökohtana on lisäksi, että henkilöauton ammattiajoluvan myöntämisen ja peruuttamisen edellytyksistä säädettäisiin lailla.

4.1. Yhteen taksinkuljettajan ammattiajolupa siirtyminen

Työryhmä on pohtinut tarvetta erillisen rajoitetun ajoluvan myöntämiseen. Käytännössä invataksinkuljettamiseen rajoitettu henkilöauton ammattiajolupa on tarkoittanut sitä, että invataksinkuljettajien paikallistuntemusvaatimuksista on joustettu. Kyse ei siis ole ollut esimerkiksi siitä, että invataksinkuljettajilta olisi edellytetty parempaa asiakastarpeiden tuntemusta.

Erillisiä invataksilupia ei enää ole myönnetty vuoden 1994 henkilöliikennelain muutoksen jälkeen. Ajo-oikeudet ovat nykyisin samat niin invataksilla kuin muillakin takseilla eikä invataksinkuljettaminen ole enää sidottu vain vammaiskuljetuksiin.

Työryhmä on päätenyt ehdottamaan, että erillisestä invataksinkuljettamiseen rajoitetusta ammattiajolvasta luovutaan koska enää ei ole perusteita edellyttää invataksilta vähemmän paikallistuntemusta. Työryhmä korostaa vaikeasti vammaisten kuljettamiseen tarvittavaa eri-

tyisosaamista ja ehdottaa, että tätä osaamista lisätään taksin kuljettajan perusvaatimusten kautta. Lisäksi työryhmä suosittelee vielä, että varsinkin vammaisten kuljetuksiin erikoistuneet taksirytykset järjestäisivät kuljettajilleen perustutkintovaatimuksia syvällisempää koulutusta vuorovaikutustaidoista sekä kaluston ja sen apulaitteiden turvallisesta käytöstä.

Työryhmä ehdottaa, että invataksien kuljettamiseen rajoitetusta henkilöauton ammattiajoluovasta luovutaan.

4.2. Muutokset ammattiajoluovan edellytyksiin

4.2.1. Taksinkuljettajan ikä

Henkilöliikenteen ammattikuljettajia koskevat ikävaatimukset ovat muiden kuljettajien ikävaatimuksia korkeammat. Nykyisin henkilöauton ammattiajoluovan saaminen edellyttää, että hakijalla on pysyvä ajo-oikeus. Kaksivaiheisesta kuljettajakoulutusjärjestelmästä seuraa, että käytännössä henkilöauton pysyvän ajo-oikeuden voi saada aikaisintaan 19,5 - vuotiaana. Linja-auton (myös enintään 1+16 henkilöä) kuljettamiseen tarvittava ajokortti puolestaan voidaan nykyisin myöntää vasta 21- vuotiaalle pysyvän ajo-oikeuden haltijalle.

Työryhmä on pohtinut sitä, voisiko henkilöauton ammattiajoluovansaantia koskevia käytäntöjä rinnastaa raskaan kaluston vastaaviin käytäntöihin mitä tulee hakijan ikään ja vaadittavaan koulutukseen. Työryhmä on vertaillut eri vaihtoehtoja vähimmäisikää koskevien lupavaatimusten osalta.

Linja-autoliikenteen harjoittajat ovat kuljettajapulan vuoksi pitäneet tärkeänä, että linja-autopuolella ikärajaa alennettaisiin niin, että oppivelvollisuutensa päättäneitä saataisiin helpommin houkutteltua alalle. Raskaan kaluston ammattikuljettajien koulutusta selvittänyt opetusministeriön työryhmä ehdottikin linja-auton kuljettajien ikärajan alentamista kansallisesti 18-vuoteen edellyttäen, että henkilö olisi suorittanut kolmivuotisen linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon. CE -luokan yhdistelmäajoneuvon ajokortin suorittaminen on nykyään mahdollista jo 18-vuotiaana edellyttäen, että kuljettaja on saanut tutkinto-oikeuden hankkimalla luokkakohtaisen kuljettajaopetuksen ja lisäksi saanut kuljettajaopetuksen toisen vaiheen opetuksen. Käytännössä toisen vaiheen opetukseen meneminen on mahdollista aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua ensimmäisen auton ajo-oikeuden saamisesta. Linja-auton kuljettajan ikäraja tulee ratkaistavaksi ammattikuljettajien peruspätevyyttä koskevien ratkaisujen yhteydessä.

Kuten linja-autoliikenteessä, on myös taksiliikenteessä ajoittain kuljettajapulaa. Tämän vuoksi voi kysyä houkuttelisiko taksinkuljettajan ammatti nuoria enemmän jos ikäraja kuljettajakoulutukseen pääsyn osalta alennettaisiin niin, että alalle voisi hakeutua heti oppivelvollisuuden suorittamisen jälkeen. Taksiliikenne eroaa kuitenkin linja-autoliikenteestä ja linja-auton kuljettajalle ehdotetusta koulutusvaatimuksesta. Linja-autoalalla koulutus kestäisi kolme vuotta sisältäen myös 280 tunnin ammattipätevyyskoulutuksen. Tämän pituinen koulutus on omiaan vaikuttamaan tulevien kuljettajien asenteisiin oli sitten kyse liikenneturvallisuudesta tai asiakaspalvelusta. Taksinkuljettajille mahdollisesti asetettava koulutusvaatimus olisi kuitenkin olennaisesti vähäisempi.

Taksin kuljettajan ikävaatimuksen kohdalla voitaisiin soveltaa myös samaa menettelyä kuin CE -luokan kohdalla. Tällöin lyhytaikainen ajo-oikeus oikeuttaisi ammattiajoluvan saantiin toisen vaiheen opetuksen saamisen jälkeen. Siinä tapauksessa ammattiajoluvan voisi saada jo 18,5-vuotiaana. Käytännössä se merkitsisi sitä, että uuden kuljettajan tiukempi rikkomusseuranta jatkuisi lyhytaikaisen ajo-oikeuden ajan.

Linja-auton kuljettajan tehtävään verrattuna taksinkuljettajan työhön voidaan katsoa liittyvän liikenneturvallisuuden kannalta enemmän riskiajoa sikäli, että ajoja hoidetaan paljon öisin ja viikonloppuisin, mitkä ovat nuorien kohdalla erityisen riskialtista aikaa. Myöskään matkustajien taholta ei taksinkuljettajan työhön kohdistu samanlaista valvontaa kuin linja-auton kuljettajan työhön. Koska vaarana olisi, että taksin kuljettaminen voisi houkutellessa edellä mainituista syistä johtuen nuorille tyypilliseen riskikäyttäytymiseen työryhmä ei päätenyt ehdottamaan ikärajan alentamista nykyisestä.

Henkilöauton ammattiajoluvan yläikäraja kytkeytyy ajo-oikeuden voimassaolokäytäntöön ja myös linja-auton kuljettajan yläikärajaan. Nykyisen käytännön mukaan ajo-oikeus on voimassa siihen saakka kunnes henkilö täyttää 70 vuotta. Jo yleinen eläkeikäraja huomioon ottaen taksin ja linja-auton kuljettajan kohdalla ei ole pidetty tarpeellisena tehtävän jatkamista enää tämän jälkeen. Linja-auton kohdalla myöskään ajokortin uudistaminen tähän luokkaan ei ole mahdollista.

Yläikärajan osalta työryhmä on päätenyt siihen, että ikäraja olisi edelleen 70 vuotta. Tämä siitäkin huolimatta, että yhteisön lainsäädännön muutosehdotusten myötä ajokorttien osalta ollaan rajoittamassa oikeutta yläikärajan asettamiseen korvaamalla ne tarkemmalla terveysseurannalla. Kantaansa työryhmä perustelee taksinkuljettajan työn vaativuudella ja muita henkilöauton kuljettajia suuremmalla vastuulla kuljetettavien henkilöiden turvallisuudesta. Työryhmä ei myöskään ehdota muutoksia poikkeuslupasäännöksiin, mistä johtuen poikkeuksen myöntäminen yläikärajasta olisi edelleen mahdollista erityisestä syystä.

Työryhmä ehdottaa, että nykyiset ikärajat ammattiajoluvan saamiseksi säilyisivät ennallaan.

4.2.2. Ammattiajoluvan määräaikaisuus

Työryhmä on tarkastellut luvan määräaikaisuutta keinona tehokkaampaan lupavalvontaan. Lupakauden pituudella voitaisiin tällöin vaikuttaa siihen, kuinka usein lupaedellytykset tulisivat tutkituiksi. Lupaedellytysten tutkimista uusimisen yhteydessä on pidetty helpompana kuin lupaan puuttumista kesken lupakauden, vaikka säännökset yhdistävät vaatimusten täyttämisen luvan voimassaoloon. Vaikka luvan määräaikaisuus antaa takeet sille, että lupaedellytykset tarkistetaan säännönmukaisemmin kuin nykyisin, voi tämä käytännössä johtaa myös siihen, että edellytysten menettämiseen ei puututa heti vaan lykätään asia vasta uusimisajankohtaan.

Luvan määräaikaisuus voisi perustua määrävuosin tapahtuvaan uusimiseen tai menettelyyn, jossa ensimmäinen uusiminen tapahtuisi lyhyemmän kauden jälkeen ja sen jälkeen luvan voimassaolo voisi jatkua kuten nykyään 70 ikävuoteen asti. Mikäli luvan määräaikaisuuteen mentäisiin, jouduttaisiin tällöin ottamaan kantaa myös siihen, millä tavoin meneteltäisiin ennen uudistusta lupansa saaneiden kuljettajien kohdalla.

Määräaikaisuuden voitaisiin katsoa erityisesti palvelevan terveydellisten edellytysten ja kuljettajan liikenne- ja muun käyttäytymisen seurantaa.

Ajokorttiasetuksen mukaan taksinkuljettajan on täytettävä kuorma-auton ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset ja tieliikennelain mukaan heitä koskevat samat määrävuotistarkastukset. Tieliikennelain 73§:n 1 momentin nojalla henkilöauton ammattiajoluvan haltijan on esitettävä todistus näkökyvystä 45 vuoden iässä ja lääkärintodistus kahden kuukauden kuluessa siitä kun hän on täyttänyt 50, 55, 60 ja 65 vuotta. Vaikka tieliikennelain kuljettajan ajoterveyden seurantaa koskevia säännöksiä äskettäin muutettiin, ei tällä muutoksella kuitenkaan puututtu kyseisiin vaatimuksiin. Terveysvaatimukset säilyivät siis ammattikuljettajilla muita kuljettajia tiukempina kun muiden henkilöauton kuljettajien osalta vähennettiin lääkärintarkastusten määriä samalla kun säädettiin lääkärille ilmoittamisvelvollisuus ajo-oikeuden haltijan terveydentilan heikentymisestä. Lainmuutos ei myöskään puuttunut poliisin oikeuteen vaatia lääkärintodistus myös muulloin jos oli syytä epäillä, että henkilö ei enää terveydentilansa vuoksi kykene kuljettamaan turvallisesti ajoneuvoa.

Työryhmä pitää määrävuosin tapahtuvaa tarkastusta yhdessä lääkärin ilmoitusvelvollisuuden kanssa riittävänä keinona kuljettajan terveydentilan edellytysten selvittämiseen. Tästä johtuen luvan määräaikaistaminen ei terveydellisin perustein olisi välttämätöntä. Työryhmä pitää kuitenkin tärkeänä, että ajokorttivaatimuksia tiukemmista terveysvaatimuksista johtuen terveydellisten edellytysten selvittäminen tapahtuu ennen ammattiajoluvan myöntämistä samoin kuin, että ajoterveyden seurantaa suorittavat lääkärit kiinnittävät huomion tähän eroon ja siitä johtuviin vaatimuksiin.

Määräaikaisuuden merkitystä voidaan tarkastella myös rikkeiden valvonnan näkökulmasta. Käytännön kokemusten perusteella ongelmallisimpia valvonnan kohteita ovat olleet henkilöauton ammattiajoluvan haltijan tekemät rikkeet ja niiden vaikutus ajolupaan. Rikkeiden valvonnan osalta työryhmä pitää määräaikaisuutta yhtenä mahdollisena ratkaisuna, joskaan ei yksinään toteutettuna riittävänä. Rikkomusten seurantaan tarvittaisiin myös välittömän puuttumisen mahdollistavaa seurantaa. Mikäli tämä kyettäisiin tehokkaasti toteuttamaan, ei luvan määräaikaistaminen olisi tältäkin osin välttämättä tarpeen.

Näin ollen työryhmä ei pidä luvan määräaikaistamista terveydentilan valvonnan tai rikkomus-seurannan vuoksi tarpeellisena.

Työryhmä ehdottaa, että henkilöauton ammattiajolupa olisi edelleen voimassa siihen asti kun kuljettaja täyttää 70 vuotta.

4.2.3 Ammattitaitovaatimus luvan edellytyksenä - koulutus vai tutkinto?

Työryhmä on tarkastellut taksinkuljettajan tehtävässä vaadittavaa ammattitaidon sisältöä ja tapaa, jolla tämä ammattitaito olisi hankittavissa ja lupaa haettaessa osoitettavissa. Keskeistä siinä on taksinkuljettajan palvelutehtävään ja asiakaspalveluun panostaminen sekä kuljetusten turvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen laajemmin liittyvät sisällöt. Työryhmä katsoo, että taksinkuljettajalta tulisi edellyttää ainakin seuraavien aiheiden tuntemusta:

Yleistä

1. taksiliikenne ja sen harjoittaminen ml tilauskeskukset
2. taksiliikenteen laatujärjestelmä
3. taksiliikenteen turvallisuus ja osuus tieliikenneonnettomuuksiin

Taksinkuljettajan oikeudet, velvollisuudet ja vastuu

1. ajovelvoitteet, asemapaikkamääräykset yms. – henkilöliikennelakia koskevat velvoitteet
2. liikennesäännöt, vastuu matkustajista, ajoneuvon ja matkustajan turvalaitteet, turvallinen ajotapa, ennakoiva ajo - tieliikennettä ja liikenneturvallisuutta koskevat vaatimukset
3. vastuu matkustajan muusta turvallisuudesta – heitteillejätö yms
4. taksivalon käyttö, rekisteröinti yms. – ajoneuvoja koskeva lainsäädäntö
5. toiminta onnettomuustilanteissa, vastuu matkustajista, ensiapu yms.
6. ympäristöystävällinen ajotapa, tyhjäkäynnin välttäminen, tupakkalaki yms. - ympäristö- ja terveystoimintatarkastukset
7. taksinkuljettaja työntekijänä - työsopimus, työaika, ajopäiväkirja
8. vaitiolovelvollisuus

Vuorovaikutus, asiakaspalvelu ja palvelun laatu

1. yleiset vaatimukset kuljettajan käyttäytymiselle
2. kuljettajan käyttäytymisen merkitys yrityksen imagolle
3. matkustajasta, hänen tavaroistaan ja matkustusmukavuudestaan huolehtiminen
4. vuorovaikutus erilaisten matkustajien kanssa
- 5 vuorovaikutus erilaisilla vammaisten matkustajien kanssa
6. matkustajan avustamistarpeen tunnistaminen ja avustaminen

Ajoneuvosta huolehtiminen

1. ajoneuvon varustaminen ajoon
2. ajoneuvon kunnosta ja siisteydestä huolehtiminen
3. ajoneuvon turvallisuudesta huolehtiminen
4. ajoneuvon apuvälineiden kunnosta huolehtiminen

Taksi ja yhteiskunnan kuljetukset

1. koululaisajot, vammaiskuljetukset, Kelan korvaamat ajot
2. korvauskäytännöt ja hakemukset
3. matkojen yhdistely
4. tavarankuljetus

Kuljettajan oma terveys ja turvallisuus

1. liikenteeseen ja työtapaturmiin liittyvät riskit
2. väkivaltilanteisiin varustautuminen ja turvakameran käyttö

3. fyysisen ja henkisen suorituskyvyn merkitys kuljettajana toimimiselle
4. väsymyksen, ruokavalion, lääkeaineiden yms. vaikutus ajokykyyn

Hinnat, maksuvälineet ja taksamittarin käyttö

1. hinnat ja taksat
2. erilaiset maksuvälineet
3. taksamittarin käyttö

Paikallistuntemus ja paikannuksen tekniset apuvälineet

1. paikallistuntemusvaatimus (yleisesti)
2. paikallistamislaitteet ja niiden käyttö (yleisesti)

Taksien välitystoiminnasta

1. välityskeskukset (yleistä)
2. datalaitteet yms. laitteet ja niiden toiminnot (yleistä)

Tämän ammattitaidon hankkimiseksi ja osoittamiseksi työryhmä on pohtinut kahta eri vaihtoehtoa.

Työryhmä on miettinyt paitsi sitä, että luvan myöntämisedellytykseksi asetettaisiin taksinkuljettajakoulutuksen suorittaminen myös sitä mahdollisuutta, että koulutus olisi vapaaehtoista, mutta vaatimuksena olisi valtakunnallisesti yhtenäisen perustutkinnon suorittaminen.

Työryhmä on kuullut asiassa sekä Opetushallitusta että Ajoneuvohallintokeskusta (AKE).

4.2.3.1 Koulutus

Koulutusta voitaisiin antaa, kuten nykyisin, alan itsensä toimesta tai jossakin oppilaitoksessa. Tämän lisäksi, mikäli Opetushallituksen suunnitelmat taksinkuljettajan koulutuksen sisällyttämisestä logistiikan koulutusohjelman vapaasti valittaviin opintoihin toteutuvat, voisi ammattitaidon hankkia myös osana logistiikan perustutkintoa.

Mikäli koulutus olisi pakollista ja siten luvan saamisen edellytyksenä, edellyttäisi se kouluttajien hyväksyntää ja koulutuksen valvontaa. Jos toimivalta asiassa olisi yksittäisillä poliisipiireillä, ei toiminnan yhtenäisyyttä pystyttäisi välttämättä takaamaan. Yhtä keskeistä tahoja etsittäessä työryhmä on harkinnut Ajoneuvohallintokeskusta, jolla on muita vastaavia liikennehallinnon tehtäviä. Ajoneuvohallintokeskus vastaa muun muassa kuljettajaopetuksen sisällöstä, kuljettajantutkintojen ja vaarallisten aineiden ajolupakokeiden järjestämisestä sekä ajokorttien rekisteröinnistä. Mikäli koulutukseen liitettäisiin koe, mitä työryhmä pitää tärkeänä, sen tulisi olla ulkopuolisen elimen järjestämä valtakunnallisesti yhtenäinen koe. Tässä tapauksessa Ajoneuvohallintokeskus voisi vastata kokeen järjestämisestä.

Työryhmä on pohtinut ajoluvan saamisen edellytykseksi asetettavan koulutuksen pituutta suhteessa vähimmäistason ammattitaidon saavuttamiseen. Koulutuksen pakollisuutta harkittaessa olisi kuitenkin otettava huomioon myös se, että pituus ei muodostuisi esteeksi palvelujen käytölle ja kuljettajien saatavuudelle. Perusammattitaitovaatimus tulisi olla kaikille kuljettajille

sama paikkakunnasta riippumatta. Paikkakuntakohtaisista eroista johtuen sen sijaan esimerkiksi paikallistuntemusvaatimus voi poiketa suuresti eri puolilla maata. Nämä eroavaisuudet tulisi voida ottaa huomioon alueellisesti asetettavina lisävaatimuksina. Peruskoulutukseen olisi voitava sisällyttää paikallistuntemuksen merkitys taksiliikenteessä, mutta itse tuntemus olisi perusteltua sisällyttää erillisvaatimuksiin.

Vapaaehtoisen koulutuksen pituudet vaihtelevat 10-60 tunnin välillä. Esimerkiksi maaseudun viikonloppukurssit ovat kestäneet noin 10-20 tuntia kun Helsingissä kurssin pituus on ollut 60 tuntia. Koulutuksen pituutta mietittäessä tulisi erityisesti ottaa huomioon koulutuksen saataavuus ja vaatimuksen vaikutus työvoiman saantiin myös kiireellisissä tapauksissa. Koulutuksen pituuden tulisi kuitenkin olla riittävä antamaan tehtävässä tarvittavat perusvalmiudet. Työryhmässä on keskusteltu 20 tunnin minimikoulutusajasta, joka olisi toteutettavissa nykykokemusten mukaisesti myös pienemmillä paikkakunnilla ilman olennaisia heikennyksiä kuljettajien saatavuuteen. Koulutuksen pituutta on verrattu muun muassa turvallisuusneuvonantajakoulutuksen keskimääräiseen keston, joka on kolme päivää ja Ajoneuvohallintokeskuksen valvonnassa olevan vaarallisten aineiden kuljettajien 28 tuntia (perusajolupa) + 14 tuntia (säiliöajolupa) kestävään koulutukseen. Siihen nähden, mitä työryhmä ehdottaa koulutuksen sisällöksi, 20 tuntia ei kuitenkaan olisi pidettävä riittävänä. Koulutuksen pituutta voitaisiin pitää lyhyenä myös raskaan kaluston ammattikuljettajille ehdotettuun 280/140 tunnin koulutukseen nähden. Näin ollen pienimmänkin linja-autoksi katsottavan auton, eli 1+9 paikkaisen linja-auton, kuljettaminen ammattiliikenteessä edellyttäisi vähintään 140 tunnin koulutuksen läpikäymistä. Mainittakoon, että taksiliikenteessä on yleisesti käytössä henkilöautoiksi katsottavia, 1+8 paikkaisia autoja.

Koulutusmallin kustannukset muodostuisivat koulutuksen hyväksymiseen ja valvontaan liittyvistä viranomaistoimista sekä oppilaalle aiheutuvista kustannuksista. Kustannuksia aiheuttaisi koulutuslaitosten ja koulutusohjelmien hyväksyminen, kouluttajien rekisteröiminen sekä toiminnan valvonta. Ajoneuvohallintokeskus voisi periä kustannukset suoritemaksuina. Mallin edellyttämät henkilöstön lisätarpeet vastaisivat 1-2 henkilötyövuotta ja siitä aiheutuva kustannus olisi arviolta noin 100 000- 200 000 euroa. Helsingissä nykyisin järjestettävän 60 tuntia kestävä kurssin hinta on 200 euroa, minkä perusteella arvioiden 30 tunnin kurssista oppilaalle aiheutuvat koulukustannukset olisivat 100 euron luokkaa.

Koulutuksen hyväksyntää, kokeen järjestämistä ja valvontaa koskevat viranomaistoimenpiteet tosin nostaisivat kustannuksia.

Kokeen hinta olisi arviolta noin 65 – 95 euroa Ajoneuvohallintokeskuksen sopimuskumppanista ja valvonnan järjestämisestä riippuen. Perustasoisen koulutuksen kurssimaksun lisäksi oppilaalle koituisi tosiasiallisia kustannuksia myös mahdollisesta työajan menetyksestä ja matka- yms. kuluista.

4.2.3.2 Tutkinto

Toisena vaihtoehtona työryhmä on miettinyt sitä mahdollisuutta, että koulutus olisi vapaaehtoista, mutta vaatimuksena olisi valtakunnallisesti yhtenäisen perustutkinnon suorittaminen. Tässä vaihtoehdossa tapaa, jolla tutkintoon tarvittavat tiedot ja taidot hankittaisiin, ei säänneltäisi. Näin ei syntyisi epävarmuutta koulutuksen riittävästä tarjonnasta kuljettajien saamisen turvaamiseksi. Käytännössä kuitenkin tarvittaisiin koulutusta. Pelkän tutkinnon kohdalla vaa-

timus yhtenäisestä käytännöstä korostuisi. Tutkinnon olisi oltava riittävän vaativa, jotta ammattitaitotavoite saavutettaisiin.

Koska asiakaspalvelun osaaminen on taksinkuljettajan ammattitaidon kannalta kuitenkin oleellista, olisi tutkintomallissa mietittävä erityisen tarkkaan, millaisia tutkintovaatimuksia esitetään ja miten tutkinnossa voidaan ottaa huomioon hakijan asenteet ja tiedot eri asiakaspalvelutilanteissa mukaan lukien eri tavoin vammaisten asiakkaiden kohtaaminen ja auttaminen. Ajoneuvohallintokeskuksen mukaan tutkinnon avulla on mahdollista testata kokelaan tietoja kaikista tarvittavista osa-alueista, mutta asenteiden testaaminen voi olla vaikeampaa. Tutkintovaatimusten tulisi olla sellaisia, ettei tutkintoa voisi käytännössä yleensä läpäistä ilman asiallisen koulutuksen suorittamista. Koulutuksen sisältö ja määrä ohjautuisi kuitenkin itsestään tutkintovaatimusten mukaiseksi, mutta koulutuksen sisällöstä tai kouluttajien valvonnasta ei tarvitsisi säätää erikseen.

Ajoneuvohallintokeskus on ministeriölle antamassa lausunnossaan vertaillut näitä vaihtoehtoja ja pitänyt siinä pelkkää tutkintovaihtoehtoa parempana. Sen mukaan vuonna 2004 myönnettyjen lupien määrän, 2305 ammattiajilupaa, perusteella arvioiden tutkintojen määrä tulisi olemaan vuosittain yli 2500 kappaletta. Määrän suuruuden vuoksi Ajoneuvohallintokeskus pitää tarkoituksenmukaisena käyttää kokeiden pitämiseen sopimuskumppania. Tutkintovaihtoehdon kustannuksiksi Ajoneuvohallintokeskus on arvioinut 130 000 euroa/vuosi sisältäen henkilöstökulut yhden uuden henkilön osalta, vuokrat, palvelujen ostot, muut kulut ja AKE:n yleiskustannukset. Lisäksi pitäisi maksaa palvelukustannus sopimuskumppanille kokeiden pitämisestä eli arviolta 75 000 euroa vuodessa. Tietojärjestelmästä aiheutuvat kustannukset olisivat karkeasti arvioituna lisäksi 50 000-100 000 euroa minkä lisäksi ylläpitokustannukset olisivat vuosittain arviolta 50 000 euroa. Tutkintomallissa jäisivät pois koulutusmalliin liittyvät hyväksymistoimet, minkä vuoksi kustannukset olisivat kansantaloudellisesti jonkin verran lähinnä henkilöstökulujen osalta pienemmät. Myös tässä tapauksessa Ajoneuvohallintokeskuksen vastatessa tutkinnon järjestämisestä se perisi kustannukset asiakkailta koska se ei saa tähän toimintaan budjettirahoitusta. Koulutuksen ollessa vapaaehtoista, tehtäviä olisi vähemmän, koska kouluttajien valtuuttamista tai valvontaa ei tarvittaisi. Molemmissa vaihtoehdoissa kustannukset koituisivat lopulta taksinkäyttäjän maksettavaksi. Tutkintomallissa kokelaan tietojen ja taitojen selvittäminen tapahtuisi pelkästään tutkinnolla, mistä johtuen sen tulisi olla selkeästi vaativampi kuin koulutusmallin kokeen. Tästä johtuen myös tutkinnosta aiheutuva kustannus olisi korkeampi kuin mitä koulutusmallissa on kokeen osalta todettu.

Lausunnon mukaan uudistus voitaisiin toteuttaa parhaiten vasta vuonna 2011 kun uusi ATJ-kuljettajajärjestelmä toteutetaan. Aiemmin se voitaisiin toteuttaa aikaisintaan vuonna 2008 kunhan se ajoitettaisiin raskaan kaluston kuljettajia koskevan ammattipätevyysdirektiivin toteutuksen kanssa samaan aikaan. Tämä vaatisi siis erikseen sovittavat väliaikaisjärjestelyt. Ajoneuvohallintokeskukselta saadun lisäselvityksen mukaan tutkintomallia ei voi kuitenkaan toteuttaa koulutusvaihtoehtoa nopeammin. Koulutuspuitteet olisivat itse asiassa otettavissa käyttöön aika nopeastikin kun taas suurin työ olisi itse tutkintojärjestelmän aikaansaaminen tietojärjestelmineen ja todistusten antoineen.

4.2.3.3 Peruskoulutuksen järjestäminen ja jatkokoulutus

Vaihtoehtoja vertailtuaan työryhmä on päätenyt kannattamaan koulutusta luvan saamisen edellytyksenä. Työryhmä katsoo, että näin voitaisiin parhaiten taata kuljettajien asiakaspalvelutaidot, jotka ovat erityisen tärkeitä esimerkiksi vammaisten, lasten ja vanhusten kuljetuksis-

sa ja joita yhteiskunta myös kustantaa. Työryhmä katsoo, että koulutuksen keston tulisi olla vähintään 30 tuntia, joskin vasta 30 - 60 tuntia kestävä peruskoulutuksen voitaisiin katsoa takaavan yhtenäisen koulutuksen tason koko maassa samalla kun voitaisiin taata palvelujen ja kuljettajien saatavuus. Työryhmä muistuttaa, että tämän peruskoulutuksen lisäksi kuljettajilta vaadittaisiin myös paikallistuntemusta. Koulutukseen liittyisi koe. Kokeessa tulisi testata edellä kohdassa 4.2.3 mainittujen aiheiden tuntemusta.

Työryhmä on arvioinut, että kuljettajapulaa saattaa syntyä esimerkiksi syrjäseuduilla tai tilanteissa, joissa koulutettuja kuljettajia ei ole saatavissa riittävän nopeasti. Tämän vuoksi työryhmä on miettinyt mahdollisuutta peruskoulutusvaatimuksesta poikkeamiseen. Ongelmia voi syntyä erityisesti säännönmukaisten koululaiskuljetusten ja vammaiskuljetusten hoidossa. Vaikka työryhmä suhtautuu varauksella perusvaatimuksesta poikkeamiseen erityisesti tällaisten asiakasryhmien kohdalla, se pitää kuitenkin kuljetusten suorittamistarvetta pakottavana. Tämän johdosta työryhmä ehdottaa, että ammattitaitovaatimuksesta voitaisiin joustaa tapauksissa joissa yhteiskunnan kustantamia kuljetuksia kuten koululaiskuljetuksia tai vammaiskuljetuksia ei voi muuten hoitaa. Muiden lupaehtojen tulisi kuitenkin täyttyä mukaan lukien sopivuutta ja paikallistuntemusta koskevat vaatimukset. Tässä tapauksessa lupa voitaisiin myöntää hakijalle ehdollisena niin, että kurssin ja tutkinnon voisi suorittaa viimeistään 6 kuukauden kuluessa luvan myöntämisestä.

Työryhmä katsoo, että Ajoneuvohallintokeskus olisi sopiva viranomainen ottamaan vastuun niin kuljettajakoulutuksen lupien myöntämisestä, kouluttajien hyväksymisestä ja rekisteröinnistä kuin koulutuksen valvonnasta ja kokeen järjestämisestä. Koska vireillä on parhaillaan myös taksilainsäädännön kokonaisuudistus ja taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen valvonnan siirtyminen Ajoneuvohallintokeskukselle vuonna 2007, tulisi taksinkuljettajien koulutusta koskevat tehtävät siirtää Ajoneuvohallituksen vastuulle mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään vuonna 2008. Kokeiden vastaanottamiseen ja muihin Ajoneuvohallintokeskukselle esitettyihin tehtäviin voitaisiin käyttää sen ehdotuksen mukaisesti myös sopivaa sopimus-kumppania. Ajoneuvohallintokeskuksen tehtäviä koskevista muutoksista olisi säädettävä lailla.

Opetushallituksen kaavailujen mukaan taksinkuljettajan koulutus voitaisiin sisällyttää logistiikan perustutkinnon vapaaehtoisesti valittaviin opintoihin. Koulutuksen pituudeksi on suunniteltu 5 opintoviikkoa. Työryhmä kannattaa sitä, että taksinkuljettajakoulutuksen voisi myös suorittaa osana logistiikan perustutkintoa, joka kuuluu kuljetuspalvelujen koulutusohjelmaan. Yhtenäisyyden vuoksi myös ammatillisen koulutuksen yhteydessä järjestettävä koulutus hyväksyttäisiin samaan tapaan kuin muukin koulutus. Myös koe ammattiajoluvan saamiseksi suoritettaisiin samalle taholle kuin taksinkuljettajan koe muutenkin suoritettaisiin.

Työryhmä arvelee, että koulutusta tulisivat jatkossakin antamaan pääasiassa Taksiliiton paikallisyhdistykset, mutta koulutuslupaa voisivat hakea myös muut yhteisöt ja erilaiset oppilaitokset. Koulutusta saisivat kuitenkin antaa vain Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymät yhteisöt ja koulutuslupa myönnettäisiin kirjallisesta hakemuksesta. Koulutuksessa tulisi olla koulutuksesta vastaava henkilö, jonka Ajoneuvohallintokeskus hyväksyisi. Kyseisellä henkilöllä tulisi olla sekä taksialan että opetusalan tuntemus ja hänen tulisi tosiasiallisesti vastata luvanhaltijan koulutustoiminnasta. Lisäksi koulutuksen antajalla tulisi olla yksityiskohtainen koulutusohjelma, toiminnan laajuuteen katsoen riittävä ja ammattitaitoinen opetushenkilöstö, tarkoituksenmukaiset toimitilat sekä tarvittavat opetusmateriaalit ja -välineet.

Ajoneuvohallintokeskus valvoisi toimintaa ja koulutuslupa voitaisiin peruuttaa kokonaan tai määräajaksi, jos luvanhaltijalla ei olisi enää edellytyksiä koulutuksen antamiseen, koulutuksesta annettuja säännöksiä, määräyksiä tai lupaehtoja ei noudatettaisi tai opetusta ei muutoin hoidettaisi asianmukaisesti.

Työryhmä on pohtinut myös jatkokoulutustarvetta. Mikäli koulutusvaatimus koskisi vain uusia kuljettajia, ei uudistus vaikuttaisi ainakaan alussa kuin marginaalisesti ammattitaidon kehittämiseen alalla yleensä. Nykyisin jatkokoulutusta on tosin järjestetty vapaaehtoisuuteen perustuen Taksiliiton ja yrittäjien itsensä toimesta, mutta se ei ole saavuttanut läheskään kaikkia kuljettajia. Työryhmän mielestä alalla toimivien olisi syytä päivittää tietonsa säännöllisin väliajoin ja menettelyn tulisi koskea myös alalla ennestään toimivia. Työryhmän mielestä luvanhaltijan pitäisi osallistua jatkokoulutukseen viiden vuoden välein. Jatkokoulutuksen kesto voisi olla vähintään 7 tuntia viidessä vuodessa ja se voitaisiin antaa yhdessä tai kahdessa osassa.

Työryhmä ehdottaa, että henkilöauton ammattiajoluvan myöntämisen edellytykseksi asetettaisiin ammattitaitovaatimuksena sekä taksinkuljettajakoulutuksen että sitä koskevan kokeen suorittaminen. Perustasoisen kuljettajakoulutuksen pituudeksi ehdotetaan 30 - 60 tunnin pituisen koulutuksen suorittamista. Ammattitaitovaatimuksen täyttämisen ajankohdasta voitaisiin joissain tapauksissa joustaa vain äkillisen kuljettajapulan vuoksi

Koulutus sisältäisi aiheita mm. taksinkuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista ja vastuusta ml. liikenneturvallisuus ja ympäristömääräykset, asiakaspalvelusta, ajoneuvosta huolehtimisesta, yhteiskunnan kuljetuksista ja kuljettajan omasta terveydestä ja turvallisuudesta.

Luvan saajan olisi ammattitaitonsa ylläpitämiseksi osallistuttava jatkokoulutukseen viiden vuoden välein. Jatkokoulutuksen kesto olisi seitsemän tuntia viidessä vuodessa ja se voitaisiin suorittaa yhdessä tai kahdessa jaksossa.

Taksinkuljettajakoulutuksen järjestäjien ja koulutusohjelmien hyväksymisestä, kokeen järjestämisestä ja toiminnan valvonnasta vastaisi Ajoneuvohallintokeskus. Ajoneuvohallintokeskus voisi järjestää kokeen vastaanottamista ja valvontaa koskevan tehtävän kuljettajantutkintotoiminnan tapaan hankkimalla tarvittavat palvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

Taksinkuljettajakoulutuksen voisi myös suorittaa osana logistiikan perustutkintoa. Ajoneuvohallintokeskus vastaisi tässäkin tapauksessa kouluttajan ja koulutusohjelman hyväksymisestä, kokeen järjestämisestä sekä valvonnasta.

4.2.4. Luvan saamisen edellytyksenä yhä myös paikallistuntemus

Työryhmä on päätenyt ehdottamaan, että ammattiajoluvan saaminen edellyttäisi paitsi perusvalmiudet mittaavan kokeen suorittamista, yhä myös paikallistuntemuksen osoittamista. Paikallistuntemuksen testaaminen voitaisiin jättää edelleen lupaviranomaisen (poliisin) tehtäväksi, mutta työryhmä on myös miettinyt sitä vaihtoehtoa, että yhtenäisyyden vuoksi sen perustana voitaisiin käyttää yleisesti vahvistettuja paikallistuntemuksen osa-alueita. Niistä voisi huolehtia sama taho, joka on vastuussa perusvalmiudet mittaavasta kokeesta, mahdollisesti myös

osana koulutukseen liittyvää koetta. Ajoneuvohallintokeskuksen mukaan tehtävä soveltuisi kuitenkin paikallistasolla poliisiin hoidettavaksi.

Tämän vuoksi ja koska myös poliisin taholta on yhä halua pitää paikallistuntemuksen osoittamisen hyväksyntä poliisilla, työryhmä ehdottaa, että poliisi vastaisi yhä sen selvittämisestä, että hakijalla on riittävä paikallistuntemus. Käytännössä paikallistuntemusta koskevat vaatimukset voisivat siis yhä vaihdella paikkakunnasta riippuen. Poliisi voisi myös paikallisesti päättää siitä, hyväksyykö se esimerkiksi peruskoulutuksen yhteydessä annetun paikallistuntemusta koskevan koulutuksen ja siitä järjestetyn kokeen vai ottaako se itse vastattavakseen kokeen järjestämisen.

Paikallistuntemusta mittaavien kokeiden yhdenmukaisuuden ja hakijoiden yhdenvertaisuuden vuoksi olisi tarpeen asettaa tarkempia vaatimuksia paikallistuntemuksen sisällöstä. Paikallistuntemuksella on merkitystä myös asiakkaan kustannusten kannalta. Lähtökohtana tulisi olla toiminta-alueen pääpiirteinen tuntemus. Paikallistuntemusta osoittaisi ainakin hakijan tuntemus alueesta ja naapurikunnista yleisesti kuten kaupunginosien tuntemus. Samoin sitä osoittaisi tietämys alueen kaduista, teistä ja suorimmista tai joustavimmista reiteistä sekä matkustajaterminaalien kuten lento- ja rautatieasemien sijainnista. Hakijan tulisi myös hallita alueen virastojen, laitosten, sairaaloiden, sosiaali- ja terveydenhoitopalvelupisteiden kuten vanhainkotien ja vammaistoimipisteiden sijainti sekä eri oppilaitosten, korkeakoulujen ja erilaisten muiden palvelupisteiden ja matkailunähtävyyksien sijainti. Tällaisia ovat muun muassa hotellit, ravintolat, teatterit ja konserttitalit, kauppakeskukset sekä huvipuistot ja virkistysalueet.

Vaikka taksinkuljettajilla on nykyään apunaan teknisiä paikantamia ja laitteita, joiden avulla tarkempi kadunnimistö voitaisiin ehkä selvittää, työryhmä katsoo, että yksityiskohtaisesta kadunnimistön tuntemuksesta ei pitäisi luopua koska tietämyksen jättämisellä täysin tekniikan varaan on riskinsä, koska sen taso ja tietojen päivittäminen vaihtelee.

Hakijan olisi aina tärkeä tuntea myös esim. paikallisten data-laitteiden käyttöä. Tähän asiaan voidaan puuttua yleisluonteisesti peruskoulutuksessa ja käsitellä sitä yleisellä tasolla. Koska järjestelmät vaihtelevat suuresti eri alueilla, olisi tämä osuus kuitenkin jätettävä käytännön syistä paikallistasolla ratkaistavaksi. Vastuu on viime kädessä joka tapauksessa työnantajalla.

Työryhmä ehdottaa, että poliisi lupaviranomaisena vastaisi yhä sen selvittämisestä, että hakijalla on riittävä paikallistuntemus. Poliisi voisi myös paikallisesti päättää siitä, hyväksyykö se esimerkiksi peruskoulutuksen yhteydessä annetun paikallistuntemusta koskevan koulutuksen ja siitä järjestetyn kokeen vai ottaako se itse vastattavakseen kokeen järjestämisen.

Kokeessa tulisi lähtökohtana olla toiminta-alueen pääpiirteinen tuntemus. Kokeessa tulisi testata hakijan tuntemusta alueesta ja naapurikunnista yleisesti kuten kaupunginosien tuntemusta. Samoin tulisi testata hakijan tietämystä alueen kaduista, teistä ja suorimmista tai joustavimmista reiteistä sekä matkustajaterminaalien kuten lento- ja rautatieasemien sijainnista. Hakijan tulisi myös hallita alueen virastojen, laitosten, sairaaloiden, sosiaali- ja terveydenhoitopalvelupisteiden kuten vanhainkotien ja vammaistoimipisteiden sijainti sekä eri oppilaitosten, korkeakoulujen ja erilaisten muiden palvelupisteiden ja matkailunähtävyyksien sijainti. Tällaisia ovat muun muassa hotellit, ravintolat, teatterit ja konserttitalit, kauppakeskukset ja suurimmat pankit, alueen muut suurimmat yritykset sekä huvipuistot ja virkistysalueet.

4.2.5. Sopivuus

Työryhmä katsoo, että taksinkuljettajana toimimisen luvanvaraisuus on sinänsä perustuslain elinkeino- ja ammatinharjoittamisen vapauden kannalta hyväksyttävissä monilla eri yhteiskunnallisilla tarpeilla. Ammattiin pääsyn rajoittamista soveltuvuusharkinnalla voi perustella erityisesti liikenneturvallisuus- ja muilla turvallisuusperusteilla muistettava, että taksinkuljettaja on usein yö- tai viikonloppuajossa, mikä ajo on erityisen riskialtista. Kyyditettävät puolestaan saattavat olla tavalla tai toisella avuttomassa tilassa esimerkiksi sairauden tai päihtymyksen vuoksi. Takseilla kuljetetaan myös paljon vanhuksia, vammaisia ja koululaisia.

Taksinkuljettajan sopimattomuutta alalle voi työryhmän mukaan osoittaa ainakin syyllistyminen vakaviin tai toistuviin liikenne rikoksiin, joista on määrätty ajokieltoon tai väkivaltaista käyttäytymistä osoittaviin rikoksiin tai seksuaalirikoksiin. Toisaalta myös jotkut muut kuin edellä mainitut teot voisivat osoittaa soveltumattomuutta alalle. Tällaisia muita tekoja voisivat työryhmän mielestä olla ainakin syyllistyminen syrjintärikokseen ja petokseen. Koska etukäteen ei voi määritellä kaikkia rikoksia, jotka saattavat aiheuttaa uhkaa turvallisuudelle, ei sopivuusperustetta voi kuitenkaan täysin tyhjentävästi määritellä.

Liikenne rikoksista on säädetty rikoslain 23 luvussa. Väkivaltaista käyttäytymistä osoittavia tekoja olisivat ainakin rikoslain 21 lukuun sisältyvät, henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset kuten pahoinpitely ja heitteillepano, mutta myös muut rikokset, joissa on aiheutettu vaaraa hengelle tai terveydelle. Seksuaalirikoksista on säädetty rikoslain 20 luvussa. Jotta yksittäistapauksissa, esimerkiksi jos hakija on syyllistynyt vain yhden kerran liikenne rikokseen tai tuomio on ollut vain sakkoja, ei päädyttäisi hakijan kannalta kohtuuttomiin ratkaisuihin, voisi lupaviranomainen kuitenkin harkita kokonaisvaltaisesti onko hakijaa kuitenkaan pidettävä sopimattomana toimimaan henkilöauton kuljettajana ammattiliikenteessä.

Muiden tekojen kuin rikosten ja rikkomusten osalta työryhmä on miettinyt erityisesti sitä, miten tulisi suhtautua hakijan elämäntapaan liittyviin tekoihin kuten runsaasta alkoholin käytöstä aiheutuneisiin useampiin päihtymyssäilöönottoihin. Näitä säilöönottoja voidaan seurata poliisin käytössä olevan ns. patjarekisterin eli poliisiasiaien tietojärjestelmän avulla. Kyseinen rekisteri sisältää tietoja poliisilain nojalla kiinniotetuista henkilöistä ja siten paitsi rikoksen, myös päihtymyksen vuoksi kiinniotetuista henkilöistä. Työryhmä katsoo, että kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana todetun useamman päihtymyksestä johtuvan pidätyksen voitaisiin katsoa osoittavan yleistä sopimattomuutta taksinkuljettajana toimimiseen. Sen sijaan teot, joista ei ole osoitettavissa näyttöä viranomaisen rekisterissä, eivät työryhmän mielestä voisi tulla huomioon otetuiksi sopivuutta harkittaessa.

Työryhmä katsoo, että sopivuutta tulisi voida tarkastella myös muutoin kuin tiettyjen tekojen tai elämäntavan kannalta. Näin ollen työryhmä katsoo esimerkiksi, että kuljettajalla tulisi olla kyky kommunikoida ymmärrettävästi asiakkaiden kanssa. Kuljettajan tulisi siis hallita ainakin auttavasti jommankumman kotimaisen kielen suullinen taito. Työryhmä katsoo, että riittämätön kielitaito voi olla asiakkaan turvallisuuden kannalta riski.

Työryhmä ehdottaa, että taksinkuljettajan sopivuutta koskevat vaatimukset määriteltäisiin tarkemmin. Sopimattomuutta alalle voisi osoittaa ainakin syyllistyminen liikenne rikoksiin, väkivaltaista käyttäytymistä osoittaviin rikoksiin tai seksuaalirikoksiin. Toisaalta myös jotkut muut kuin edellä mainitut teot, kuten hakijan elämäntapaan liittyvät teot, voisivat osoittaa sopimattomuutta alalle. Koska etukäteen ei voi määritellä kaikkia rikoksia, jotka saattavat

aiheuttaa uhkaa turvallisuudelle, ei sopivuusperustetta voi kuitenkaan täysin tyhjentävästi määritellä.

4.3. Luvan peruuttaminen

Lupien peruuttamisessa on nykyisin ollut ongelmia. Lupien peruuttamista koskevia päätöksiä on kumottu valitusten perusteella vaikka kuljettaja olisi syyllistynyt esimerkiksi useampaan kertaan rattijuopumukseen. Työryhmä on arvioinut, että nykymääräyksiin liittyvät soveltamisongelmat eivät ilmeisesti niinkään ole johtuneet siitä, että nykyinen peruuttamista koskeva säännös ei olisi riittävän tarkkarajainen vaan lähinnä siitä, että määräykset eivät ole olleet laintasoisia ja että peruuttaminen edellyttää yleensä vakavampaa moitittavuutta kuin luvan saannin epääminen.

Säännöksistä on puuttunut mahdollisuus ammattiajoluvan rauettamiseen luvanhaltijan pyynnöstä. Työryhmä pitää säännöstä tarpeellisena ja ehdottaa sen sisällyttämistä lakiin.

Työryhmä katsoo, että luvan peruuttamisesta samoin kuin luvan myöntämisen perusteista tulisi säätää nykyistä tarkemmin ja säännökset tulisi sisällyttää lakiin. Peruuttamiskäytännön yhdenmukaistamiseksi olisi myös tarpeen säätää peruutusajoista. Työryhmä pitää tarpeellisena, että luvan peruuttaminen otettaisiin aina silloin nimenomaisesti tutkittavaksi, kun luvanhaltija on syyllistynyt tekoon, joka voi osoittaa sopimattomuutta taksinkuljettajan tehtävään. Mikäli lupaedellytykset eivät enää täytyisi olisi lupa peruutettava. Tämän lisäksi olisi tarpeen sisällyttää lainsäädäntöön säännökset siitä, milloin lupa olisi ehdottomasti peruutettava.

Soveltuvuusharkinnasta johtuen lupa olisi mahdollista peruuttaa myös hakijan elämäntapaan liittyvistä syistä. Tämän johdosta ja muutenkin kohtuussyistä olisi tarpeen olla käytettävissä myös lievempiä keinoja lupaan puuttumiseksi. Jos peruuttamista olisi olosuhteisiin nähden pidettävä kohtuuttomana toimenpiteenä, olisi luvan haltijalle luvan peruuttamisen sijaan voitava antaa varoitus. Erityisistä syistä tätä uutta varoituskeinoa voitaisiin käyttää samaa kuljettajaa koskien myös uudelleen. Erityisinä syinä voitaisiin tällöin ottaa huomioon esimerkiksi ajojen luonne ja menettelyn tuottamuksellisuus. Varoitus ei olisi mahdollista esimerkiksi syyllistyttäessä rattijuopumukseen koululaiskuljetuksissa. Toisaalta varoituskeinoa voitaisiin käyttää yleensäkin vain poikkeuksellisesti tapauksissa, joissa teko olisi tehty henkilöautoa ammattiliikenteessä kuljettaessa. Tekoa voisi pitää ammattiajossa tehtynä ainakin silloin kun matkustaja on autossa.

Terveysvaatimusten osalta harkintavaltaa ei olisi. Näin ollen mikäli lupaedellytykset eivät enää täyty terveysvaatimusten osalta, olisi lupa työryhmän mielestä aina peruutettava.

Sopivuuden osalta peruuttaminen olisi tarpeen etenkin sellaisten tekojen kohdalla, jotka muodostavat erityisen uhkan matkustajien henkilökohtaiselle turvallisuudelle tai muulle liikenteelle. Eräät teot muodostavat sellaisenaan tällaisen uhkan. Tällaisia tekoja voisivat olla väkivaltaisuutta osoittavat rikokset tai muut henkeen tai terveyteen kohdistuvat teot. Tämän johdosta työryhmä ehdottaa, että ajoluvan peruuttaminen tulisi aina ottaa erikseen tarkasteltavaksi jos henkilö syyllistyy väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muuhun vastaavaan rikokseen. Henkilöauton ammattiajolupa olisi aina peruutettava, jos edellä mainittu rikos osoittaisi tekijän olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana.

Ammattiajoluvan peruuttaminen olisi myös aina otettava erikseen harkittavaksi, jos henkilö syyllistyy törkeään liikenteen vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen, vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuudesta osoittavaan tekoon tai hänet määrätään toistuvasti ajokieltoon. Erityisen moitittavana olisi pidettävä ammattiajossa tapahtuvia tekoja, etenkin tekoja jotka on tehty asiakkaan ollessa kyydissä. Ajokieltojen kertymisen tarkasteluajanjaksoa määriteltäessä olisi otettava huomioon se seikka, että ajokiellon perusteena olevien toistuvien liikenneerikkomusten erottelu yksityisajossa ja ammattiajossa tehdyksi ei olisi ongelmitta tehtävissä. Mikäli peruuttamista olisi olosuhteisiin nähden pidettävä kohtuuttomana, voitaisiin luvan haltijalle kuitenkin peruuttamisen sijasta antaa varoitus ellei, mikäli kyse on liikenneerikkomuksesta, ajokieltoa voitaisi pitää riittävänä sanktiona. Tätä harkittavalta ei kuitenkaan olisi mikäli teko olisi tehty ammattiajossa. Ammattiajossa henkilöltä on voitava edellyttää suurempaa nuhteettomuutta kuin muissa ajoissa. Näin ollen lupa tulisi aina peruuttaa syyllistyttyä ammattiajossa rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenteen vaarantamiseen tai vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuudesta osoittavaan tekoon.

Työryhmä on ehdotuksia tehdessään ottanut huomioon sen, että kysymyksessä on tieliikenteen ammattilainen, jonka joutuminen valvonnan kohteeksi on runsaasta liikenteessä mukanaoloajasta johtuen todennäköisempää kuin muiden kuljettajien kohdalla. Työryhmä kuitenkin katsoo soveltuvuuden harkinnan edellyttävän korostettua nuhteettomuutta.

Näin ollen työryhmä katsoo, että lupa tulisi myös aina peruuttaa toistuvista liikenneerikkomuksista kuten ylinopeuksista ja muista liikennesääntöjen rikkomuksista jos luvan haltijalle on kertynyt näitä rikkomuksia siten, että perusteet ajokiellon määräämiseen tieliikennelain 75 §:n 2 momentin 5 kohdan perusteella täytyvät uudelleen vuoden sisällä. Tätä voitaisiin pitää niin selvänä osoituksena sääntöjä noudattamattomasta liikennekäyttäytymisestä, että se perustaisi ammattiajolupa puuttumisen ajokieltoajoista poiketenkin.

Ammattiajolupajärjestelmän kautta ammattikuljettajaan voi kohdistua ankarampia seuraamuksia kuin tavalliseen ajo-oikeudenhaltijaan. Ajokielto merkitsee myös ammattiajoluvan menettämistä ajokiellon ajaksi. Esimerkiksi rattijuopumukseen syyllistymisestä ajolupajärjestelmän kautta aiheutuva seuraamus voisi olla tällaisen kuljettajan kohdalla teosta määrättävää ajokieltoa tuntuvampi. Ajokieltoaikoja on keväällä 2005 pidennetty säätämällä minimiajoista ja ottaen erityisesti huomioon määrättyjen vakavampien tekojen toistuminen tietynä ajanjaksona. Esimerkiksi rattijuopumuksesta ajokieltominimi on yksi kuukausi, mutta teon uusiminen tai rattijuopumuksen jälkeen törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenteen vaarantamiseen syyllistyminen viiden vuoden sisällä nostaa ajokiellon minimin kuuteen kuukauteen. Syyllistyttyä viiden vuoden sisällä kahdesti tekoon, joka täyttää joko törkeän liikenteen vaarantamisen tai törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistön, ajokieltominimi on yksi vuosi. Ammattiajossa kuljettajan soveltuvuus alalle on oleellista. Siksi minimikeston rajoilla olevia ajokieltoaikoja ei voida pitää riittävinä kaikissa tapauksissa. Perusteltua olisikin, että ammattiajolupa olisi ajokieltoajoista poiketen myös erikseen peruutettavissa silloin, kun perusteena on liikenneturvallisuuksien ja kuljetusten turvallisuuden kannalta moitittavaan tekoon syyllistyminen.

Työryhmä pitää tarpeellisena säätää myös peruutusajan pituudesta tarkemmin. Peruutusajan pituus voitaisiin sovittaa teon mukaan. Väkivaltaisuutta osoittavien ja muiden vastaavien tekojen kohdalla, jotka osoittavat ilmeistä soveltumattomuutta taksinkuljettajan tehtävään, työryhmä pitää perusteltuna pitempiaikaista peruuttamista kuin liikenneerikosten ja rikkomusten

osalta. Työryhmä ehdottaa, että lupa olisi peruutettava määräajaksi, kuudesta kuukaudesta jopa viiteen vuoteen peruutuksen perusteena olevasta teosta riippuen. Peruutusajan jälkeen luvan takaisin saamisen edellytyksenä olisi uusi soveltuvuuden arviointi. Lupaa ei kuitenkaan voitaisi luovuttaa haltijalleen ennen ajokiellon päättymistä ja ajokortin takaisin saamista. Ammattitaito- tai terveystaustamusten osalta lupa peruutettaisiin kuitenkin toistaiseksi. Jatkokoulutusvelvollisuuden täyttämättä jättäminen osoittaisi ammattitaidon puuttumista. Lupa olisi saatavissa uudelleen hakijan esittäessä täyttävänsä terveystaustaa tai ammattitaitoa koskevan vaatimuksen lääkärintodistuksella tai jatkokoulutuksesta saadulla todistuksella.

Määrätessä luvan haltija tieliikennelaissa tarkoitettuun ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon lupa peruutettaisiin aina vähintään vastaavaksi ajaksi. Jos henkilöllä olisi useampia ammattiajolupia, tämä koskisi niitä kaikkia. Luvan väliaikaisesta peruuttamisesta noudatettaisiin, soveltuvin osin mitä tieliikennelain 76 ja 77§:ssä säädetään väliaikaisesta ajokiellosta

Työryhmä katsoo, että edellä mainitun lisäksi kuljettajan sopimattomaan käyttäytymiseen voitaisiin vielä puuttua liikenteenharjoittamista koskevan sääntelyn keinoin. Näin ollen itse taksilupa voitaisiin peruuttaa, mikäli yrittäjä on kuljettajana syyllistynyt sopimattomaan käyttäytymiseen tai hän ei ole yrittäjänä riittävästi valvonut kuljettajansa toimintaa.

Työryhmä ehdottaa, että henkilöauton ammattiajolupa voitaisiin peruuttaa, mikäli luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty esimerkiksi ammattitaidon suhteen. Lupa olisi kuitenkin peruutettava aina silloin jos kuljettajan terveyttä koskevat vaatimukset eivät enää täyty tai jos kuljettaja olisi syyllistynyt väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muuhun vastaavaan rikokseen ja teko osoittaisi hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana. Lupa olisi myös aina peruutettava, jos kuljettaja olisi syyllistynyt ammattiajossa rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenteen vaarantamiseen tai vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuudesta osoittavan rikokseen taikka, jos kuljettajalle on määrätty tieliikennelain 75§:n 2 momentin 5 kohdan nojalla vuoden sisällä vähintään kahdesti ajokielto.

Jos peruuttamista olisi kuitenkin olosuhteisiin nähden pidettävä kohtuuttomana toimenpiteenä, voitaisiin luvan haltijalle luvan peruuttamisen sijaan antaa varoitus tai mikäli kyse on liikenne rikkomuksesta, pitää pelkkää ajokieltoa riittävänä seuraamuksena. Varoitusta ei kuitenkaan voitaisi käyttää silloin kun lupa on ehdottomasti peruutettava.

Ammattitaito- tai terveystaustamusten osalta lupa peruutettaisiin toistaiseksi. Muutoin lupa peruutettaisiin määräajaksi, jonka pituus olisi kuudesta kuukaudesta viiteen vuoteen teon luonteesta riippuen.

4.4. Rangaistussäännös

Riippumatta siitä, tullaanko taksinkuljettajan ammattiajoluovasta säätämään oma lakinsa tai sisällytetäänkö kyseiset säännökset tieliikennelakiin, tulee taksinkuljettajana toimiminen ilman asianmukaista henkilöauton ammattiajilupaa olla rangaistavaa kuten nykyisin. Voimassa olevassa rangaistussäännöksessä viitataan tieliikennelain 103 §:ään. Tieliikennelain 103 §:n mukaan liikenne rikkomuksesta on tuomittava sakkoon.

Työryhmä ehdottaa, että taksinkuljettajana toimiminen ilman asianmukaista taksinkuljettajan ammattiajilupaa olisi edelleen rangaistavaa.

4.5. Muutoksenhaku

Muutoksenhausta poliisin päätökseen koskien luvan myöntämistä tai peruuttamista säädetään nykyisin tieliikennelain 106 a §:ssä. Sen mukaan muutoksenhausta on voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään, jollei toisin erikseen säädetä. Poliisin antama päätös voidaan kuitenkin panna täytäntöön valituksesta huolimatta.

Annettaessa valvontaan tai koulutukseen liittyvän tutkinnon vastaanottoon liittyviä tehtäviä ulkopuoliselle palveluntuottajalle, olisi huolehdittava siitä, että tämän tekemistä päätöksistä olisi mahdollisuus hakea muutosta. Lakiin tulisi sisällyttää säännös, jonka mukaan päätökseen saisi vaatia oikaisua Ajoneuvohallintokeskukselta. Muutoksenhausta Ajoneuvohallintokeskuksen päätökseen oikaisuvaatimusasiassa olisi oltava voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa säädetään. Myös muuhun Ajoneuvohallintokeskuksen päätökseen, koskien esimerkiksi koulutusluvan myöntämistä, haettaisiin muutosta hallintolainkäyttölain mukaisesti.

Työryhmä ehdottaa, että muutoksenhausta olisi voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa säädetään, jollei toisin ole säädetty.

4.6. Voimaantulo ja seuranta

Kuten edellä on mainittu, uusien tehtävien siirto Ajoneuvohallintokeskukselle edellyttää sitä, että muutos tulee voimaan aikaisintaan vuonna 2008.

Niiden ammattiajolupien, jotka ovat voimassa tämän muutoksen voimaan tullessa katsotaan täyttävän tämän lain taksinkuljettajakoulutusta ja tutkintoa koskevat vaatimukset. Myös näiden kuljettajien olisi kuitenkin osallistuttava jatkokoulutukseen.

Työryhmä ehdottaa, että muutos tulee voimaan vuonna 2008

Koska ammattitaitovaatimus olisi uusi, tulisi uudistuksen vaikutuksia työryhmän mielestä erityisesti seurata. Seuranta-aika voisi olla perusteltu sen selvittämiseksi, mitä vaikutuksia vaatimuksella olisi ainakin valmistuneiden kuljettajien, koulutusta antavien tahojen, taksiryttäjien ja kuluttajien sekä kuntien ja Ajoneuvohallintokeskuksen kannalta. Mikäli osoittautuisi, että vaatimus ei ole riittävä, voitaisiin uudelleen harkita esimerkiksi koulutuksen pituutta. Samoin voitaisiin miettiä tarvitaanko muutoksia säännöksiin.

5. Yhteenveto työryhmän ehdotuksista

5.1. Ehdotukset

Työryhmä ehdottaa, että ammattiajолuvan myöntämisen edellytykseksi asetetaan sekä taksinkuljettajakoulutuksen että sitä koskevan kokeen suorittaminen. Perustasoisen kuljettajakoulutuksen pituudeksi ehdotetaan 30 - 60 tunnin koulutuksen suorittamista. Ammattitaitovaatimuksen täyttymisen ajankohdasta voitaisiin joissain tapauksissa joustaa vain äkillisen kuljettajapulan vuoksi.

Taksinkuljettajakoulutuksen järjestäjien ja koulutusohjelmien hyväksymisestä, kokeen järjestämisestä ja toiminnan valvonnasta vastaisi Ajoneuvohallintokeskus. Ajoneuvohallintokeskus voisi järjestää kokeen vastaanottamista ja valvontaa koskevan tehtävän kuljettajantutkintotoiminnan tapaan hankkimalla tarvittavat palvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta.

Taksinkuljettajakoulutuksen voisi suorittaa myös osana logistiikan perustutkintoa hakemalla hyväksynnän koulutuksen järjestämiselle ja koulutusohjelmalle. Kokeesta vastaisi Ajoneuvohallintokeskus.

Koulutus sisältäisi aiheita mm. taksinkuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista ja vastuusta ml. liikenneturvallisuus ja ympäristömääräykset, asiakaspalvelusta, ajoneuvosta huolehtimisesta, yhteiskunnan kuljetuksista ja kuljettajan omasta terveydestä ja turvallisuudesta.

Luvanhaltijan olisi osoitettava ammattitaitonsa ylläpitäminen osallistumalla jatkokoulutukseen viiden vuoden välein. Jatkokoulutuksen kesto olisi 7 tuntia viidessä vuodessa yhdessä tai kahdessa jaksossa suoritettuna.

Hakijalta vaadittaisiin yhä myös paikallistuntemusta. Poliisi lupaviranomaisena vastaisi kuten tähän asti paikallistuntemuksen selvittämisestä. Poliisi voisi myös paikallisesti päättää tavasta, jolla tuntemus osoitettaisiin. Poliisi voisi esimerkiksi hyväksyä peruskoulutuksen yhteydessä annetun paikallistuntemusta koskevan koulutuksen ja siitä järjestetyn kokeen tai ottaa itse vastattavakseen kokeen järjestämisen. Lähtökohtana tulisi olla toiminta-alueen pääpiirteinen tuntemus. Kokeessa tulisi testata hakijan tuntemusta alueesta ja naapurikunnista yleisesti kuten kaupunginosien tuntemusta. Samoin tulisi testata hakijan tietämystä alueen kaduista, teistä ja suorimmista tai joustavimmista reiteistä sekä matkustajaterminaalien kuten lento- ja rautatieasemien sijainnista. Hakijan tulisi myös hallita alueen virastojen, laitosten, sairaaloiden, sosiaali- ja terveydenhoitopalvelupisteiden kuten vanhainkotien ja vammaistoimipisteiden sijainti sekä eri oppilaitosten, korkeakoulujen ja erilaisten muiden palvelupisteiden ja matkailunähtävyyksien sijainti. Tällaisia ovat muun muassa hotellit, ravintolat, teatterit ja konserttisalit, kaupakeskukset sekä huvipuistot ja virkistysalueet.

Lisäksi työryhmä ehdottaa tarkennuksia määräyksiin koskien kuljettajan sopimattomuutta alalle. Sitä voisi osoittaa ainakin syyllistyminen liikenne rikokseen tai väkivaltaista käyttäytymistä osoittaviin rikoksiin tai seksuaalirikoksiin. Toisaalta myös jotkut muut kuin edellä mainitut teot, kuten hakijan elämäntapaan liittyvät teot, voisivat osoittaa sopimattomuutta alalle.

Luvan peruuttamisen osalta määräyksiä muutettaisiin niin, että lupa voitaisiin peruuttaa, mikäli luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty esimerkiksi ammattitaidon suhteen. Lupa olisi kuitenkin peruutettava aina silloin, jos kuljettajan terveyttä koskevat vaatimukset eivät enää täyty tai jos kuljettaja olisi syyllistynyt väkivaltaista käyttäytymistä osoittavaan rikokseen, seksuaalirikokseen tai muuhun vastaavaan rikokseen ja teko osoittaisi hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana. Lupa olisi myös aina peruutettava, jos kuljettaja olisi syyllistynyt ammattiajossa rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenteen vaarantamiseen tai vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuudesta osoittavan rikokseen taikka jos kuljettajalle on yleensäkin määrättävissä tieliikennelain 75§:n 2 momentin 5 kohdan nojalla vuoden sisällä vähintään kahdesti ajokielto.

Jos peruuttamista olisi kuitenkin olosuhteisiin nähden pidettävä kohtuuttomana toimenpiteenä, voitaisiin luvan haltijalle luvan peruuttamisen sijaan antaa varoitus tai, mikäli kyse on liikenne rikkomuksesta, pitää pelkkää ajokieltoa riittävänä seuraamuksena. Varoitusta ei kuitenkaan voitaisi käyttää silloin kun lupa on ehdottomasti peruutettava.

Ammattitaito- tai terveysvaatimusten osalta lupa peruutettaisiin toistaiseksi. Muutoin lupa peruutettaisiin määräajaksi, jonka pituus olisi kuudesta kuukaudesta viiteen vuoteen teon luonteesta riippuen.

Työryhmä on lisäksi katsonut, että yksinomaan invatakseja kuljettamaan rajattu ammattiajoluopa tulee poistaa, mutta ikäraajat voidaan pitää ennallaan.

Ammattiajolupaa koskevista säännöksistä samoin kuin Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävistä säädettäisiin lailla.

Työryhmä ehdottaa muutosten tulevan voimaan vuonna 2008.

Muutokseen olisi liitettävä uudistuksen vaikutuksia koskeva seuranta.

Lähteet

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 43/2004:
Yön ainoa valopilkku

Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2005:7:
Maantiiliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpano

IRU 2003:
Institute of Transport Economics:
Taxi Regulation in Europe, Final Report

Liite

Nykytilakartoitus

Taksinkuljettajan ammattitaito

- **nykytilaselvitys henkilöauton ammattiajolupien myöntämiskäytännöistä, peruuttamisesta ja kuljettajakoulutuksesta**

Sisällysluettelo

1. Johdanto	3
1.1. Tausta	3
1.2. Selvityksen toteuttaminen	3
2. Työn lähtökohdat	4
2.1. Oikeus kuljettaa taksia, lupaedellytykset ja luvan peruuttaminen nykyisin	4
2.2. Tarve kehittää taksinkuljettajien ammattitaitoa	4
2.3. Taksinkuljettajille asetetut vaatimukset 13 eurooppalaisessa kaupungissa	5
3. Taksinkuljettajien koulutus	6
3.1. Koulutuksen tarjonta	6
3.2. Koulutuksen laajuus ja sisältö	7
3.3. Invataksinkuljettajien koulutus	8
3.4. Näkemykset koulutuksen nykytasosta	9
3.5. Näkemykset koulutuksen muuttamisesta pakolliseksi	10
3.6. Näkemykset invataksin kuljettajakoulutuksesta	11
4. Henkilöauton ammattiajilupien myöntäminen	12
4.1. Tietojen ja taitojen testaaminen	12
4.2. Henkilökohtaisen sopivuuden toteaminen	13
4.3. Näkemykset ajolupien myöntämisen ongelmista ja kehittämistarpeista.....	15
4.4. Invataksinkuljettajien ammattiajilupien myöntäminen	16
5. Ajolupien peruuttaminen.....	16
6. Näkemykset ajolupien määräaikaaisuudesta ja terveydentilan seurannasta.....	18
6.1. Ajoluvan määräaikaaisuus	18
6.2. Terveydentilan seuranta	19
7. Yhteenveto	19
Lähteet.....	20

Liitteet:

Liite 1. Vastaaajien toiminta-alueet

Liite 2. Kyselylomake

1. Johdanto

1.1. Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö on maaliskuussa 2005 asettanut työryhmän selvittämään taksinkuljettajien ammattitaitovaatimuksia ja ajolupakäytäntöjä. Työ liittyy vireillä olevaan taksilainsäädännön kokonaisuudistukseen.

Tällä hetkellä taksinkuljettajilta vaaditaan henkilöauton kuljettamiseen oikeuttava ammattiajolupa, jota koskevat vaatimukset on väljästi määritelty ajokorttiasetuksessa. Muita ammattitaitoa koskevia sitovia määräyksiä ei ole, joskin useilla paikkakunnilla ajoluvan saamiseksi edellytetään myös kuljettajakurssin suorittamista. Taksinkuljettajien koulutusta sekä ammattiajoluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevat käytännöt vaihtelevat eri puolilla maata ja eri kokoisilla paikkakunnilla huomattavasti. Tämän selvityksen tarkoituksena on kartoittaa taksinkuljettajien koulutuksen tarjonnan ja laadun riittävyttä, ajolupien myöntämiseen ja peruuttamiseen liittyviä käytäntöjä sekä edellä mainittuihin asioihin liittyviä kehittämistarpeita. Selvityksen esiin tuomat seikat henkilöauton ammattiajilupajärjestelmän kehittämistarpeista otetaan huomioon ammattitaitotyöryhmän työssä.

1.2. Selvityksen toteuttaminen

Selvityksen keskeisin osa on sähköpostitse toukokuussa 2005 toteutettu kysely, joka lähetettiin kahteenkymmeneenviiteen kihlakuntaan ja kahdelletoista taksialan paikallisjohtajalle eri puolille maata. Kyselyyn saatiin kaikkiaan 29 vastausta, joten vastausprosentiksi tuli 78. Kyselyyn oli mahdollista vastata myös postitse tai telefaksilla. Vastaaajien toiminta-alueet on lueteltu liitteessä 1 ja kyselylomake on liitteessä 2. Lisäksi selvityksen taustamateriaalina on käytetty kirjallisia lähteitä sekä eri asiantuntijatahojen kanssa käytyjä keskusteluja.

Kysely koostui 35 avokysymyksestä, jotka oli jaettu kolmeen aihepiiriin: kuljettajien koulutus, ammattiajolupien myöntäminen ja ammattiajolupien peruuttaminen. Kustakin aihepiiristä kysyttiin sekä alueella tällä hetkellä toteutettavat käytännöt että näiden käytäntöjen ja lainsäädännön kehittämistarpeet. Näkemyksiä muuttamista työryhmän keskeisiksi arvioimista kysymyksistä kuten ajolupien muuttamisesta määräaikaiseksi kysyttiin erikseen. Kyselyllä ei ollut tarkoitus tutkia eri näkemysten yleisyyttä vaan selvittää, mitä eri näkökohtia ammattiajilupakäytäntöjen ja taksinkuljettajien koulutuksen kehittämisessä on syytä ottaa huomioon.

Heti kyselyn vastausten saavuttua niistä laadittiin alustava yhteenveto työryhmän käyttöön. Tähän muistioon on koottu kyselyn analyysi täydennettynä muun taustamateriaalin tiedoilla. Mukana on myös suoria lainauksia kyselyyn saaduista vastauksista.

2. Työn lähtökohdat

2.1. Oikeus kuljettaa taksia, lupaedellytykset ja luvan peruuttaminen nykyisin

Taksinkuljettajalla on oltava henkilöauton ammattiajolupa, jota koskevat seuraavat säädökset.

Oikeus kuljettaa henkilöautoa ammattimaisessa liikenteessä

Henkilöautoa saa kuljettaa ammattimaisessa henkilöliikenteessä vain se, jolla on ajoneuvoluokkaa vastaavan ajo-oikeuden lisäksi auton asemapaikan poliisin myöntämä ammattiajolupa. Ammattiajolupa voidaan myöntää myös pelkästään invataksin kuljettamiseen oikeuttavana. Ammattiajolupa on tällöin tehtävä merkintä rajoituksesta.

Invataksin ammattiajoluvan haltija saa kuitenkin ajaa myös normaaleja taksikyytejä.

Lupaedellytykset

- 1) hakijalla on auton muu kuin lyhytaikainen ajo-oikeus,
- 2) hän täyttää C-luokan ajoneuvon ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset
- 3) häntä ei henkilökohtaisten ominaisuuksiensa takia ole pidettävä sopimattomana kuljettamaan henkilöautoa ammattimaisessa liikenteessä,
- 4) Hänellä on riittävät tiedot ammattimaista liikennettä koskevista säännöksistä ja määräyksistä, sen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä, asiakaspalvelusta ja muista ammatin harjoittamiseen liittyvistä asioista sekä ammatin edellyttämä paikallistuntemus, ja
- 5) hakija ei ole täyttänyt 70 vuotta

Lupa myönnetään määräajaksi, joka päättyy henkilön täyttäessä 70 vuotta.

Ajoneuvohallinnon yksikkö voi erityisistä syistä myöntää poikkeuksen ammattiajolupaa koskevista ikä- ja terveysvaatimuksista.

Käytännössä kohdan 1) vaatimus muusta kuin lyhytaikaisesta ajo-oikeudesta merkitsee sitä, että ammattiajoluvan voi saada vasta sitten, kun henkilöllä on varsinainen ajokortti. Nykyisten säännösten mukaan varsinaisen ajokortin voi saada aikaisintaan 19,5 vuoden iässä.

Luvan peruuttaminen

Henkilöauton ammattiajolupa on peruutettava määräajaksi tai toistaiseksi, jos sen haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Jos ammattiajolupa peruutetaan, on samalla peruutettava kaikki sen haltijalla olevat ammattiajolut. Lupa voidaan peruuttaa väliaikaisesti, jos edellytykset väliaikaiseen ajokieltoon määräämiseen ovat olemassa. Luvan väliaikaisesta peruuttamisesta noudatetaan soveltuvin osin, mitä tieliikennelain 76 ja 77 §:ssä säädetään ajokiellosta. Luvan peruuttamisesta ja väliaikaisesta peruuttamisesta on ilmoitettava ajoneuvohallintokeskukselle.

2.2. Tarve kehittää taksinkuljettajien ammattitaitoa

Taksiliikennelain kokonaisuudistus

Kuljettajan toiminta on keskeisessä asemassa taksipalvelun laadun kannalta. Nykyiset henkilöauton ammattiajolut koskevat säädökset sisältävät runsaasti tulkinnanvaraa ja tämä on johtanut varsin vaihteleviin toimintatapoihin eri puolilla maata. Vireillä oleva taksiliikennelain koko-

naisuudistus on luonut tarpeen myös taksinkuljettajien ammattitaidon tarkastelulle koko maan mittakaavassa. Kokonaisuudistuksella on tarkoitus muuttaa taksiliikenteen harjoittamista koskevaa lainsäädäntöä ja mahdollisesti lisätä alan toimintavapautta. Taksiliikennelakityöryhmän mietinnössä ”Yön ainoa valopilkku” (2004) todetaankin, että kuljettajien ammattitaidon parantamiseen tulisi kiinnittää nykyistä enemmän huomiota. Mietinnössä nähdään tarpeelliseksi yhtenäistää ammattitaidon osoittamisen ja testaamisen puitteet koko maassa, samoin siinä nähdään tarpeelliseksi henkilön sopivuutta koskevien vaatimusten täsmentäminen sekä ammattiajoluvan mahdollisen määräaikaisuuden arviointi.

Kuljettajien ammattitaidon merkitys taksipalveluiden laadun kannalta

Kansainvälisten kokemusten mukaan laatuvaatimusten on todettu olevan tärkeitä taksioperaattoreille erityisesti tilanteissa, joissa taksialalle pääsy on helppoa tai sitä ollaan aikeissa helpottaa. Laatuvaatimukset auttavat säilyttämään taksipalvelujen tason korkeana. Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut suosituksen taksialan laatujärjestelmän kehittämiseksi (2005).

Suosituksessa on kaavailtu taksipalveluille peruskriteereitä, jotka olisivat edellytyksenä alalla toimimiselle. Peruskriteerit määrittelevät palvelun laadun minimitason, jota asiakas voi odottaa saavansa aina taksia käyttäessään.

Suosituksessa luonnostelluista kriteereistä suurin osa liittyy kuljettajan toimintaan, mikä kuvastaa kuljettajan keskeistä osuutta taksipalvelun laadun luojana. Kuljettaja on avainasemassa etenkin palvelun luotettavuuden, turvallisuuden ja asiakaspalvelun suhteen.

Asiakkaiden käsitys taksien palvelutasosta

Myös asiakkaiden käsitys taksien palvelutasosta perustuu useimmiten kuljettajan toimintaan. Valtaosa taksimatkoilla myönteisiksi koetuista asioista liittyy kuljettajaan ja hänen käytökseensä taksien palvelututkimuksen mukaan. Epämiellyttäväksi koetut asiat liittyivät puolestaan matkan kalleuteen, kuljettajaan tai taksin saatavuuteen, kuitenkin lähes puolet epämiellyttävistä asioista liittyi tavalla tai toisella kuljettajaan. Kuljettajaan liittyvät epämiellyttävät kokemukset ovat vuosi vuodelta lisääntyneet, mutta silti kuljettajien ominaisuuksia pidetään keskimäärin kiitettävänä. Suomalaiset taksit ja niiden kuljettajat mielletäänkin lähes aina luotettaviksi ja yhdeksällä kymmenestä asiakkaasta on myönteinen kuva taksipalveluista yleensä. (Taksien palvelututkimus 2004.)

2.3. Taksinkuljettajille asetetut vaatimukset 13 eurooppalaisessa kaupungissa

Taksitoiminnan sääntelystä päätetään eri maissa vaihtelevilla hallinnon tasoilla: kansallisella lainsäädännöllä, aluetasolla tai paikallistasolla. Siksi seuraavassa kerrotaan maan sijaan kaupunki, josta tiedot on saatu.

Yleisimmin kuljettajilta vaadittiin rikosrekisterin ja terveydentilan tarkistus, myös kirjallisen kokeen läpäisyä ja paikallistuntemuksen osoittamista vaadittiin useimmissa tutkituista kaupungeista. Suullinen koe, koulutuksen pakollisuus ja ajoluvan määräaikaisuus olivat harvinaisimpia vaatimuksia.

Noin puolet tarkastelluista kaupungeista rajasi nuorimpien tai kokemattomimpien kuljettajien pääsyä taksinkuljettajaksi joko ikärajoin tai vaatimalla kahden tai kolmen vuoden ajokokemusta ennen ammattiajoluvan myöntämistä. Suomen asettama 18 vuoden ikäraja ei tarkkaan ottaen kerro todellista tilannetta, sillä ammattiajoluvan saamiseksi hakijalla on oltava muu kuin lyhyt-

aikainen ajo-oikeus. Suomessa autokoulun ensimmäisen vaiheen suorittamisen jälkeen saa lyhytaikaisen ajokortin, ja pysyvän ajokortin saa aikaisintaan puolitoista vuotta tämän jälkeen. Käytännössä henkilöauton ammattiajoluvan ikäraja on siis 19,5 vuotta.

Kuljettajien rikosrekisteri tarkistettiin kaikissa muissa tutkituissa kaupungeissa paitsi Lontoossa. Terveystodistus vaadittiin muualla paitsi Madridissa ja Dublinissa. Oslossa, Amsterdamissa ja Lontoossa ei vaadittu kirjallista koetta, mutta viimeksi mainitun suullinen koe lienee vaativa.

Keveimmät vaatimukset olivat Amsterdamissa, missä kuljettajalta vaadittiin vain terveystodistus ja rikosrekisterin tarkistus. Taksinkuljettajilleen eniten vaatimuksia asettavia kaupunkeja on vaikea nimetä, koska kokeiden sisällöstä ei ole tietoa.

Taulukko 1. Taksinkuljettajiin kohdistetut kelpoisuusvaatimukset 13 eurooppalaisessa kaupungissa (lähde: Taxi Regulation in Europe 2003.)

Vaatus	Yleisyys	Kaupunki
Rikosrekisterin tarkistus	12/13	Amsterdam, Berliini, Bryssel, Budapest, Dublin, Geneve, Helsinki, Madrid, Oslo, Pariisi, Tukholma, Wien
Terveystarkastus tai -todistus	11/13	Amsterdam, Berliini, Bryssel, Budapest, Geneve, Helsinki, Lontoo, Oslo, Pariisi, Tukholma, Wien
Kirjallinen koe	10/13	Berliini, Bryssel, Budapest, Dublin, Geneve, Helsinki, Madrid, Pariisi, Tukholma, Wien
Paikallistuntemuskoe	9/13	Berliini, Bryssel, Geneve, Helsinki, Lontoo (koe mainitaan vaativaksi), Madrid, Oslo, Tukholma, Wien
Ikäraja	7/13	Berliini (21 v.), Bryssel (20 v.), Geneve (21 v.), Helsinki (19,5 - 70 v.), Lontoo (21 v.), Tukholma (21 v.), Wien (20 v.)
Ajokortti hankittu 2-3 vuotta aiemmin	5/13	Berliini, Geneve, Lontoo, Pariisi, Tukholma
Suullinen koe	2/13	Bryssel, Lontoo
Pakollinen koulutus	2/13	Budapest, Pariisi
Ajolupa uusittava määräajoin	1/13	Dublin (vuosittain)

3. Taksinkuljettajien koulutus

3.1. Koulutuksen tarjonta

Nykyisellään lainsäädäntö ei edellytä taksinkuljettajilta koulutuksen suorittamista, jos henkilö on muuten hankkinut työssä tarvittavat tiedot ja taidot. Koulutettujen kuljettajien osuus vaihtelee huomattavasti paikkakunnittain. Suurilla paikkakunnilla lähes kaikki kuljettajat on koulutettu, pienimmillä paikkakunnilla taas kaikki kuljettajat saattavat olla kouluttamattomia. Muutamilla paikkakunnilla on tehty periaatepäätös, ettei ajolupaa myönnetä ellei hakija ole suorittanut kuljettajakoulutusta, jolloin alueen kaikki kuljettajat siis ovat koulutettuja. Kyselyn mukaan muilla paikkakunnilla, joilla koulutusta on tarjolla, ilman koulutusta annettujen ajolupien määrä oli yleisimmin 10 prosentin tienoilla.

Suurilla paikkakunnilla kursseja järjestetään läpi vuoden, Helsingissä kurssit alkavat viikoittain. Maaseudulla kursseja on tarjolla kerran, kaksi vuodessa tai ei ollenkaan. Kolmessa kyselyyn vastanneessa kihlakunnassa ei ollut koulutusta tarjolla, jolloin sitä haetaan jostain kauempaa.

Kyselyn vastauksia koulutuksen tarjonnasta:

- Joensuussa käyvät myös Kiteen ja Ilomantsin alueen taksikokelaat koulunsa.
- Salossa koulutus epäsäännöllistä ja vapaaehtoista.
- Kuopiossa on järjestetty ja järjestetään täysimittainen taksikurssi kerran vuodessa sekä tyypistetty kurssi maaseututaksille kerran vuodessa.
- Usealla eri paikkakunnalla on useita eri kursseja (Kuopio, Mikkeli, Iisalmi, Varkaus, Savonlinna jne.). Säännöllisimmin kursseja järjestävät Kuopio ja Mikkeli. Ko. paikkakunnilla koulutusta sekä kaupunki- että maaseutukuljettajakursseilla.
- Jyväskylässä on koko alueen koulutus, koulutukseen kuuluu lisäksi 3 tuntia paikallistuntemusta maakunnassa jokaisessa kunnassa pois lukien JKL, jossa paikallistuntemusosuus on laajempi.
- Alueellamme on eroa katukokeessa eri paikkojen välillä. Muuten esim. Nokialle ilmoitetaan, että koe hyväksytyy Tampereella, jolloin luvan saa suoraan.

Koulutusta järjestävät pääasiassa paikalliset taksiyhdistykset tai taksiryttäjät. Lisäksi ainakin Helsingissä toimii yksityinen taksikoulu. Ammatilliseen logistiikan perustutkintoon on ajateltu sisällytettävän valinnaisena myös taksinkuljettajille tarkoitettu koulutusosuus. Kuljettajakoulutusta esitellään esimerkiksi internetissä nopeana tapana saada ammatti, mutta samalla muistutetaan asiakaspalvelun vaatimuksista.

Työhallinto on ostanut vuonna 2004 taksinkuljettajakoulutuksen kahdellekymmenelle työttömälle työvoimakoulutuksena, ja määrä on pysynyt suunnilleen samana jo useita vuosia. Kaikkiin kuljetusalan työvoimakoulutuspaikkoja vuonna 2004 oli 1363 kappaletta, joista linja-auton kuljettajan koulutuspaikkoja 525. Henkilöauton ammattiajoluvan hankkiminen työvoimakoulutuksena on siis verraten harvinaista.

3.2. Koulutuksen laajuus ja sisältö

Koulutuksen laajuus vaihtelee huomattavasti paikkakunnan koon mukaan. Suppeimpia ovat maaseutualueille suunnatut viikonloppukurssit, joiden kesto on 10-20 tuntia. Näihin kuuluu yleensä lähiopetuksen lisäksi ennakkomateriaali, joka opiskellaan itsenäisesti. Kaupungeissa kurssit suoritetaan usein iltaopiskeluna. Esimerkiksi Tampereella luentoja pidetään kolmena iltana viikossa kahdeksan viikon ajan, jolloin kurssin kokonaiskestoksi tulee 55 tuntia.

Kyselyn vastauksia kuljettajakoulutuksen laajuudesta:

- Yli kolmen viikon illat, 45-60 tuntia
- 20-35 h
- Viikonloppukurssi
- Kuopio: Täysimittainen kurssi on n. 1kk 3 iltaa viikossa /3-4 tuntia kerralla. Oppitunteina 49 tuntia: kiertoajelu 8 tuntia, loppukokeet 3 tuntia, yleistieto ja taksat, paikallistuntemus.
- 18 iltaa, 60 h, lopussa koe, jonka poliisi pitää kurssipaikalla
- Vaihtelee suuresti, n. 15 iltaa. Ilta n.3 h.

- Koulutuksen laajuus vaihtelee (kurssin järjestäjästä riippuen). Lisäksi kaupunkikuljettajiksi aikovien kurssit ovat laajempia, kuin haja-asutusalueen kuljettajiksi aikovilla (Kuopiossa järjestettävä kaupunkikurssi n. 60 h ja haja-asutusalueen kurssi n. 20 h. Mikkelissä järjestettävä maaseutukurssi n. 10 h).
- Peruskoulutus 32 tuntia sekä Jyvässeudun alueelle lisäkoulutus 15 tuntia

Suomen Taksiliitto on koonnut koulutusmateriaalikansion, jota käytetään monilla paikkakunnilla, mutta lisäksi on käytössä kouluttajien itsensä kokoamia materiaalipaketteja. Koulutukseen kuuluu aina taksinkuljettajan työn eri osa-alueita (esim. kuljetustehtävät, asiakaspalvelu, toimintaesteisten kuljetukset, tekniikka ja turvallisuus) sekä noudatettavia säädöksiä koskeva osio sekä paikallistuntemusosio. Viimeksi mainittua pidetään suurilla paikkakunnilla koulutuksen vaatimimpana osana. Lisäksi koulutukseen voi kuulua datajärjestelmäosio. Koulutuksen päätteeksi pidetään loppukoe, josta järjestetään tarpeen mukaan uusintoja.

Kurssimaksu sisältää yleensä kurssimateriaalin, opetuksen ja loppukokeen. Usein hintaan sisältyy myös kokeen uusinta, mikäli kokelas ei pääse ensi yrittämällä läpi. Kurssin hinta vaihtelee huomattavasti: esimerkiksi Oulussa vuonna 2005 se oli 510 euroa, Tampereella 350 euroa ja Helsingissä 275–290 euroa. Viranomaismaksujen sisältyminen kurssin hintaan vaihtelee jonkin verran.

Poliisin osallistuminen koulutukseen ja sen valvontaan vaihteli hyvin paljon paikkakuntaakohtaisesti. Joillain paikkakunnilla poliisi ei osallistunut lainkaan koulutukseen tai kokeen järjestämiseen. Useimmiten poliisi luennoi yhden illan taksikursseille. Enimmillään poliisi osallistui luennoinnin ja kokeen pitämisen lisäksi koulutuksen sisällön suunnitteluun ja vuosittaiseen tarkistukseen.

Kyselyn vastauksia poliisin osallistumisesta taksinkuljettajien kouluttamiseen:

- Vaihtelee paikkakunnittain. Kuopiossa poliisi luennoi ja osallistuu suunnitteluun. Mikkelissä poliisi ei osallistu joka kerta koulutukseen resurssipulasta johtuen. Molemmilla paikkakunnilla poliisi myöntää ajoluvan niille kurssilaisille, jotka täyttävät lain ja asetusten vaatimukset ja suorittavat hyväksyttävästi kurssin loppukokeen.
- Poliisi kouluttaa mukana vähintään 3 tuntia/kurssi, sekä hyväksynyt materiaalin ja loppukokeen.
- Poliisiviranomainen luennoi alkajaisiksi yleistä henkilöauton ammattiajoluvasta, sen saamisesta sekä siihen liittyvistä toimenpiteistä. Lisäksi komisario käy luennoimassa yhden illan liikenteestä ja muista syntyvistä kysymyksistä. Poliisi on koko ajan mukana kurssin suunnittelussa ja hyväksyy mahdolliset muutokset.

3.3. Invataksinkuljettajien koulutus

Inva-taksien ja tavallisten taksien kuljettajien koulutuskäytännöt eroavat jonkin verran toisistaan. Nykyisin invataksien kuljettajista valtaosa käy taksinkuljettajakurssin ja saa työnantajaltaan lisäkoulutusta. Koulutukseen kuuluu 1-2 viikkoa kuljettajan työn seuraamista kokeneen kuljettajan mukana. Sen lisäksi käydään läpi omaa opetusmateriaalia, jossa painottuvat erityisryhmien palveluun liittyvät asiat kuten taksamittarin käyttö erilaisissa ajoissa: yhdistetyillä matkoilla, sopimusoajoissa jne; KELAn juridiikka ja muu lainsäädäntö, liikkumisapuvälineiden ja auton erikoistoimintojen käsittely sekä asiakkaiden erityistarpeiden huomioon ottaminen ja kohdeltu. Katutuntemusta painotetaan suhteellisesti vähemmän, mutta käytännössä invataksien kul-

jettajat suorittavat saman katukuulustelun poliisille kuin muutkin kuljettajat. Koulutuksessa on paikallisia eroja, mutta niiden arvioitiin kuitenkin olevan suhteellisen samankaltaisia suuremmilla paikkakunnilla. Yleisenä käytäntönä kuitenkin on, että tavallisen taksinkuljettajan hakeutuessa invataksinkuljettajaksi hän tarvitsee lisäkoulutusta em. asioista. Joskus invataksiyrittäjän antaman koulutuksen on katsottu korvaavan taksiyhdistyksen järjestämän koulutuksen ajolupaa myönnettäessä.

Työtehoseuran aikuiskoulutuskeskus järjestää invataksinkuljettajan koulutusta. Myös D1 – luokan ajokorttikurssiin sisältyy alaan perehdyttävää koulutusta.

Invalidiliitto on koonnut noin 8 tunnin koulutuspaketin nimeltä ”Vammaisuus ja kuljetuspalvelut”, jota käytetään Invalidiliiton järjestämissä koulutustilaisuuksissa. Tilaisuudet on suunnattu erityisesti matkojenyhdistämispalveluissa toimiville. Vuonna 2005 on ilmestynyt myös liikenne- ja viestintäministeriön opas Esteetöntä palvelua joukkoliikenteessä, joka ohjaa joukkoliikenteen toimijoita ottamaan huomioon toimintakyvyltään erilaiset matkustajat. Näitä materiaaleja voidaan käyttää luonnollisesti kaikkien taksinkuljettajien koulutuksessa.

3.4. Näkemykset koulutuksen nykytasosta

Valtaosa kyselyyn vastanneista, etenkin poliisin edustajat, oli tyytyväisiä koulutuksen sisällön nykytasoon. Taksialalla koulutuksessa nähtiin enemmän kehittämistarpeita. Merkittävimpinä puutteena nähtiin koulutusvaatimusten epäyhtenäisyys eri puolilla maata. Parannusehdotuksina esitettiin etenkin asiakaspalvelun, laatutietoisuuden, käytännön harjoittelun sekä ensiavun ja vammaiskuljetusten osaamisen lisäämistä.

Kyselyn vastauksia koulutuksen kehittämisestä:

- Taksinkuljettajien liikennekäyttäytyminen osoittaa sen, että koulutusta on syytä kehittää laajemmaksi ja käsittämään enemmän asennekasvatusta.
- Ainoa puute on, kun kurssin aikana ei voi harjoitella ajamalla taksia. Kurssi materiaali on hyvä, mutta kurssin kesto tulisi olla pitempi (haja-asutusalueella). Kurssilaiset eivät ole valmiit sitoutumaan esim. viikon kestäväälle kurssille. Koulutusta erikoiskuljetuksiin (vammais-, vanhuskuljetuksiin) tulisi olla enemmän aikaa kurssilla.
- Koulutuksen sisältö on vahvistettava.
- Pienet paikkakunnat voisivat järjestää yhteisiä kursseja.
- Ensiapukoulutus pakolliseksi kuljettajille.
- Poliisille riittävät ja yhtenäiset oppituntisisällöt, jotka voitaisiin räätälöidä yhteistyössä liikenneministeriön ja poliisin välillä. Koululaiskuljetuksiin osallistuville täysin oma erityinen koulutus.
- Ensiapukoulutusta sekä yleiseen turvallisuuteen liittyvää koulutusta lisääisin.
- Taksikurssien yhteyteen voisi liittää invataksijatkokursseja niitä haluaville. Myös auto-koulujen mahdollisuutta antaa ammattiin valmistavaa koulutusta voisi ajatella. Hämeen palvelutaksit oy on suunnitellutkin alustavaa runkoa invataksinkuljettajakurssista Kalevan autokoulun kanssa. Yhtään kurssia ei ole vielä pidetty. Yleensä syynä on raha. Kursien järjestäminen maksaa ja tukimuotoa ei ole keksitty. Paremminkin uusi kuljettaja tai autoilijakaan ei pysty yksin maksamaan kurssin kustannuksia.
- Kursseilla saavutetaan perustiedot, mutta käytännön asioihin erityisesti mittari-, ajovälitys- ja maksupääteljärjestelmien sekä paikkakuntatuntemuksen ja asiakaspalvelun osalta luonnollisesti kaivattaisiin lisää tunteja. Ne ovat kuitenkin asioita, jotka opitaan käytän-

nön työssä eikä niitä voida opettaa kovin lyhyessä ajassa. Tampereella on mm. laitteiston käsittelyyn ja harjoitteluun hankittu simulaattoreita.

- Koulutus tulisi olla saman tasoista ja kestoista kaikilla paikkakunnilla. Kaikkiin asioihin tulisi saada lisää tietoa ja aikaa käyttää enemmän.
- Aihepiirien laajennus, asiakaspalvelu, liikennekäyttäytyminen.
- Asiakaspalvelua enemmän → laatu-koulutus → markkinointi/palvelujen myyminen
- Ajoharjoittelu jossa taksamittarin käyttöharjoitukset olisivat selkeämpi opettaa paikkakunnittain, opetus hankala toteuttaa maaseutukurssilla koska oppilaat ovat yli 10:ltä eri paikkakunnalta.
- Ongelmia muodostuu vain pienten paikkakuntien osalta. Pienillä ja syrjäisillä paikkakunnilla ei ole ”kuljettajareserviä”. Kun tulee yllättävä ja nopea tarve saada kuljettaja – ei aina ole mahdollista saada kuljettajaksi haluavaa riittävän nopeasti kuljettajakurssille (Esim. Kuopiossa maaseutukuljettajien kurssi pari - kolme kertaa vuodessa – useammalle kurssille ei riitä osanottajia). Kaupunkikurssit ovat tarpeeksi laajoja – eräillä maaseutukurseilla kurssi saisi olla hivenen nykyistä laajempi.
- Koulutuksella tulisi olla yhtenäinen sisältö ja laatuvaatimus kaikkialla. Tämän lisäksi koulutukselta tulee edellyttää taksilaitteiston koulutus ja tuntemus sekä taksiliikenteen muut sopimukset ja laatuvaatimukset yleensä liikenteessä.
- Jos maahanmuuttajien määrä koulutettavina lisääntyy, tulisi ehkä huomioida heidän erikoistarpeensa koulutuksessa.
- Koulutus voitaisiin järjestää osana ammattikuljettajakoulutusta ja asettaa yleiset vaatimukset opetusaiheiden, koulutuksen laajuuden ja vaatimusten suhteen. Erillisenä osana kuljettajaksi hyväksyntää voisi olla paikkakuntatuntemuksen hyväksyminen toiminta-alueen perusteella paikallisten taksiyhdistysten järjestämällä tavalla.
- Kaikki koulutukseen.

3.5. Näkemykset koulutuksen muuttamisesta pakolliseksi

Suurin osa vastaajista kannatti ajatusta koulutuksen muuttamisesta pakolliseksi. Tätä mieltä olivat erityisesti poliisin edustajat. Sen sijaan taksialan edustajista lähes puolet suhtautui koulutuksen pakollisuuteen epäillen.

Koulutuksen pakollisuuden etuina nähtiin mahdollisuus varmistaa osaamisen perustaso ja yhtenäiset käytännöt eri puolilla maata. Lisäksi nähtiin, että koulutus voi osaltaan karsia alalle soveltumattomia henkilöitä. Myös kuljettajan kielitaidon riittävyys asiakaspalveluun varmistuisi koulutuksessa. Kotimaisen kielen osaamista pidettiin tärkeänä etenkin erityisryhmien edustajia kuljettaessa. Esimerkiksi näkövammaisen voi varmistua vain kuljettajalta saamansa informaation perusteella, että on tullut oikeaan paikkaan.

Koulutuksen mahdollisen pakollisuuden nähtiin toisaalta vaikeuttavan tilannetta maaseudulla, jossa tarvitaan uusia kuljettajia joskus kiireellisesti edellisen kuljettajan luopuessa ammatista tai menettäessä ajokykynsä. Jos ammattiajoluvan saaminen uudelle kuljettajalle on tällöin pitkän odottelun takana harvoin järjestettävien kurssien vuoksi, on paikkakunta vaarassa jäädä ilman taksipalveluita luvan odotusajaksi. Lisäksi koulutuksen pakollisuus saattaisi karsia sivutoimisten kuljettajien tarjontaa.

Invataksien edustajien mielestä tämänhetkinen kuljettajakoulutuksen sisältö ei myöskään sellaisenaan palvele invataksikuljettajien koulutustarpeita, joten koulutuksen pakollisuuteen suhtaututtiin epäillen.

Kyselyn vastauksia koulutuksen pakollisuutta koskien:

- Kyllä pitäisi olla pakollinen, silloin pohjakoulutus olisi kaikilla samantyyppinen.
- Tulisi olla pakollinen ja sisältö pitäisi vahvistaa.
- Vasta-alkajille voisi olla pakollinen, mutta ei niille, joilla on jo toisen poliisipiirin myöntämä lupa. Myös osa isommista taksiyhtiöistä opettaa kuljettajia, jotka tulevat kokeeseen poliisiin.
- Ei pakolliseksi, mutta kurssin suorituksesta ja todistuksesta pitäisi tulla selkeä etu pääsemiseen työharjoittelujaksolle ja mahdollisesti myöhemmin työpaikkaan.
- Kysymys on vaikea, sillä isompien paikkakuntien osalta pakollisuutta voitaneen pitää perusteltuna, mutta maaseudun pienillä paikkakunnilla, jossa kuljettajaa käytetään vähän ja kuljettajia on jo nyt vaikea saada, pakollinen kurssi vaikeuttaisi tilannetta entisestään. Lisäksi matkat kurssipaikkakunnille saattaisivat muodostua pitkiksi, joka edelleen vähentäisi halukkuutta. Kursseja ei voitane järjestää ”joka kunnassa”.
- Ei välttämättä lakiin kirjattuna, mutta ajokorttiasetukseen maininta että kurssi tulee suorittaa jos sellainen on alueella järjestetty. Matka ei ole este kurssin suorittamiselle, koska kurssit on iltakursseja tai tiiviitä viikonloppukursseja. Osa opiskelusta voidaan suorittaa etätehtävänä sekä netin kautta harjoituksina. Varsinainen kurssi voi ollakin tiivistetty etätehtävien ansiosta.
- Pakollinen kuulostaa vanhanaikaiselle, mutta riittävä laatuvaatimus, jotta kuljettajat osaavat toimia sääntöjen mukaan.
- Meillä se on tehty pakolliseksi muutenkin.

3.6. Näkemykset invataksien kuljettajakoulutuksesta

Seitsemän poliisia ja suurin osa taksiliiton aluejohtajista kannatti yhtenäistä koulutusta molemmille, etenkin jos normaaliin taksikoulutukseen lisätään erityisryhmiin liittyvää koulutusta. Monien mielestä kuitenkin invakuljettajien paikallistuntemuksen tarve on erilainen ja myös muun osaamisen tarpeessa on suuria eroja. Osa poliiseista ja taksialan edustajista olikin sitä mieltä, että erityisryhmien kanssa toimiminen vaatii välttämättä erityiskoulutuksen.

Kyselyn vastauksia invataksikuljettajien koulutuksesta:

- Esimerkiksi asiakaskäsittelyyn liittyviä käytännön tietoja ja taitoja voitaisiin painottaa enemmän invataksikuljettajien osalla samoin erilaisten apuvälineiden käsittelyyn liittyviä niksejä.
- Erityisryhmien kuljettaminen vaatii aina erityiskoulutuksen ja erityislisenssin.
- Taksikuljettajakoulutuksen lisäksi pitäisi invataksikuljettajille järjestää koulutus, jossa käytäisiin läpi invataksien erityispiirteet. Esimerkiksi asiakaskunnan vaatimukset, kaluston erilaisuus, laskutusikäytännöt ym. Jos kuljettajakoulutuksessa ei huomioida invataksikuljettajia, pitäisi taksikuljettajilta vaatia harjoittelujakso invataksiyrityksessä jonka jälkeen he voisivat saada invataksikuljettajan ajoluvan. Harjoittelujakson aikana yrittäjä sitoutuisi kouluttamaan harjoittelijan tarpeeseen laadittavan koulutussuunnitelman mukaisesti.
- Peruskoulutuksena voitaisiin pitää tavallista taksikurssia, jonka lisäksi suunniteltaisiin jatko-osio jossa paneuduttaisiin huomattavasti vaativampien kuljetusten hoitamiseen.
- Ehdottomasti oma koulutus. Alat ovat todella paljon erilaisia ja invataksien kuljettajan työ vaatii erityisosaamista paljon enemmän. Kaluston laitteet ja muut apuvälineet vaativat koulutuksen. Lisäksi kuljettajilta vaaditaan paljon parempi palveluasenne ja suhtautuminen vammaisiin. Ilman harjoittelua ja alan ammattilaisen koulutusta ei pärjää inva-

taksissa. Taksikurssi tietysti vaaditaan pohjalle peruskurssiksi ja sitten oikean asenteen omaavat voivat jatkokurssittautua vammaiskuljetusalalle.

- Ei tulisi olla erillistä koulutusta invakuljettajaksi. Kaikki taksinkuljettajat joutuvat palvelemaan myös vammaisia ja muita liikuntarajoitteisia henkilöitä. Kaikkien tulee saada asiasta perustiedot ja taidot. Jos eriytetty koulutus johtaisi erillisten ammattiajolupien myöntämiseen tavallisilla ja invataksien kuljettajille, se vaikeuttaisi invataksien kuljettajatilannetta.
- Vammaisen henkilön käsittely ja nostotavat tulee olla lisäosiona. Muuten kurssin ei tarvitse erota tavanomaisesta, koska invataksit ajavat merkittävässä määrin normaalia tolppakyytiä sekä tilausvälitysjärjestelmien kautta kaikenlaista normaalia keikkaa.
- Mielestäni tarvitaan erillistä koulutusta. Puhuttaessa tavallisesta taksista kuljetettavat ovat usein enimmäkseen terveitä ja vähemmän avun tarpeessa olevia. Invataksien kuljettajalta mielestäni edellytettäisiin vielä enemmän panostusta vammaispuolelle, toisen ymmärtämistä ja osata avustaa oikein vaikeasti liikkuvia usein pyörätuolipotilaita sekä lisäksi muuten sairaita henkilöitä.

4. Henkilöauton ammattiajolupien myöntäminen

4.1. Tietojen ja taitojen testaaminen

Säädösten mukaan ammattiajoluovan haltijalla tulee olla muiden edellytysten lisäksi riittävät tiedot ammattimaista liikennettä koskevista säädöksistä ja määräyksistä, sen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä, asiakaspalvelusta ja muista ammatin harjoittamiseen liittyvistä asioista sekä ammatin edellyttämä paikallistuntemus. Säädökset eivät kerro, miten tiedot tulee hankkia tai miten ne testataan. Käytännössä tietojen ja taitojen testaaminen liittyy läheisesti koulutuksen järjestämiseen.

Tietoja ja taitoja koskevat vaatimukset ja niiden testaaminen vaihtelivat huomattavasti paikkakunnittain (vrt. ed. luku koulutuksen laajuuden vaihtelu). Tavallisimmin ajoluovan edellytyksenä oli kuljettajakurssin loppukokeen hyväksytyt suorittaminen tai vaihtoehtoisesti kirjallisen kokeen suorittaminen poliisiviranomaiselle. Muutamilla paikkakunnilla kurssin loppukokeen ensimmäiset uusinnat suoritettiin kurssin järjestäjälle, muut uusinnat poliisille. Joillain paikkakunnilla paikallistuntemusosuus suoritettiin poliisille ja muu osaaminen testattiin kurssin loppukokeessa. Pelkistetyimmillään ajoluovan saattoi saada poliisin pitämällä kuulustelulla, joka keskityi hakijan soveltuvuuden toteamiseen sekä lain- ja paikallistuntemuksen osoittamiseen.

Poliisin pitämään kokeeseen oli useimmiten mahdollista tulla myös ilman kurssin suorittamista itseopiskelun kautta. Itseopiskelun katsottiin usein riittävän pienillä paikkakunnilla etenkin silloin, jos kurseja ei ollut tarjolla lähistöllä. Suuremmissa paikoissa itseopiskelun syyksi arvioitiin halu säästää kurssimaksut. Tosin suurimmissa kaupungeissa kokeen paikallistuntemusosuus on niin vaativa, että sen läpäiseminen itse opiskellen on harvinaista.

Paikkakuntaa vaihtavat kuljettajat suorittivat tavallisesti uuden asemapaikan paikallistuntemusosion poliisille. Kurssin suorittamista uudelleen paikkakuntaa vaihdettaessa ei vaadittu mitään, vaikka kurssien laajuus vaihtelee huomattavasti paikkakunnan koon mukaan.

Muutamilla paikkakunnilla (8 vastanneista kihlakunnista) vaadittiin ehdottomasti kurssin suorittamista, ja niin paikallistuntemuksen kuin muunkin osaamisen testaus oli usein kokonaan

kurssin pitäjän käsissä näissä paikoissa. Tällöin myös paikkakuntaa vaihtavat kuljettajat osoittivat paikallistuntemuksen osaamisen kurssin järjestäjälle.

Kyselyn vastauksia ajolupien myöntämiskäytännöistä:

- Koe ja 1-2 uusintaa kurssilla, muut uusinnat poliisilaitoksella.
- Salossa yhdistys testaa paikkatuntemuksen ja mittarin käytön, poliisi lainsäädännön ja antaa todistuksen.
- On tehty periaatepäätös siitä, ettei poliisi ota yksittäisiä ajolupakokeita vastaan. Vaan kuljettajaksi haluava käy taksikurssin ja suorittaa päätteeksi loppukokeen. Maaseutukurssien yhteydessä kokeessa tentataan yleisasiat sekä taksat. Sen jälkeen henkilö suorittaa paikallistuntemuksen sillä maaseutupaikkakunnalla, missä aikoo taksia ajaa. Paikalliskokeen voi järjestää siellä paikallinen taksi tai poliisi. Jos henkilöllä on aikaisempi ajolupa ja hän vaihtaa paikkakuntaa, hän tenttii Kuopion alueen paikallistuntemuksen ja tarvittaessa tilausjärjestelmään liittyvät tiedot Kuopion Aluetaksissa.
- Poliisin työaikaa ei käytetä kokeiden järjestämiseen ja valvontaan yksittäisten ajoluvan hakijoiden ollessa kyseessä. Kokeen järjestäjä perii siitä kulut peittävän maksun.
- Alueilla joissa koulutusta ei järjestetä tai järjestetään vain satunnaisesti myös poliisille voi mennä suorittamaan kokeen ilman koulutusta.
- Kuljettajakurssit ja niiden sisältö sekä loppukokeet käyty läpi poliisien kanssa. Poliisi myöntää ajoluvan niille loppukokeen hyväksyttävästi läpäisseille, jotka täyttävät kaikki lain ja asetusten ammattiajoluvan haltijalle esittämät vaatimukset.
- Kurssin yhteydessä suoritettava tentti on edellytys luvan myöntämiselle, poliisi hyväksyy.

Kokeella ei ole yhtenäisesti määriteltyä sisältöä, mutta vastauksissa toistuivat samat osa-alueet: taksat, lainsäädäntö, asiakaspalvelu ja paikallistuntemus. Osa kysymyksistä voi olla monivalintatehtäviä tai oikein-väärin -vastauksia. Kokeen läpäisee useimmiten 70–80 prosenttia luvan hakijoista ensi yrittämällä ja loputkin uusimalla kokeen riittävän monta kertaa. Jotkut kokeessa huonosti menestyneet luopuvat luvan hakemisesta kokonaan.

Kyselyn vastauksia ajolupakokeen sisältöä koskien:

- Taksat, taksiohjesääntö, reittikatujen luetteleminen, paikallistuntemus
- Lainsäädäntö, taksat, paikallistuntemus
- Yleiset asiat, paikallistuntemus, kohteet
- Luvan saannin ja peruuttamisen edellytykset, ajoneuvoa koskevat säädökset
- 1. Yleiskoe: Ammattiajaja ja taksiliikennettä koskeva säännöstö, asiakastilanteet (maksamattomat, päihtyneet, väkivaltaiset, koulukuljetukset ym.) löytötavarat, alkoholi, rehellisyys. 2. Taksakoe: Taksat ja taksamittarin käyttö. 3. Paikallistuntemus: Katuja, paikkoja, reittejä.
- 45 kirjallista kysymystä (osa kyllä-ei/oikein-väärin -vastauksia) ammattiajoluovasta ja sen myöntämisperusteista, kuljettajan velvollisuuksista, paikallistuntemuksesta, koulukuljetuksista, taksamittarista/taksoista ja muista taksiliikenteeseen liittyvistä asioista.
- henkilön sopivuus (tärkein), paikallistuntemus ja tietoja lainsäädännöstä

4.2. Henkilökohtaisen sopivuuden toteaminen

Henkilökohtainen sopivuus todettiin lähinnä rikosrekisterin tarkistamisella lupahakemuksen käsittelyn yhteydessä. Usein opiskelijoille kerrottiin kuljettajakurssin alussa, millaiset seikat opis-

kelijan taustassa voivat olla esteenä ammattiajoluvan myöntämiselle, ja heitä kehoitettiin ottamaan yhteyttä poliisiin, mikäli opiskelijan taustassa oli selvitettävää. Jos ammattiajoluvan saannin edellytykset eivät tältä osin täyttyneet, opiskelija saattoi keskeyttää kurssin eikä kurssimaksua tarvinnut suorittaa. Tätä menettelytapaa pidettiin toimivana ja oikeudenmukaisena.

Joillain paikkakunnilla järjestettiin kurssin yhteydessä myös vapaaehtoisia psykologisia testejä, joiden perusteella opiskelija saattoi itse tehdä päätelmiä soveltuvuudestaan alalle. Poliisin edustajien mukaan testit osoittivat henkilön sopivuuden varsin hyvin. Huono tulos soveltuvuustestissä ei kuitenkaan ollut este ammattiajoluvan myöntämiselle.

Useat vastaajat totesivat, ettei heillä ollut keinoa evätä ammattiajolupaa henkilöltä, joka läpäisi ajolupakokeet ja jolla ei ollut rikoksia tai rikkomuksia taustalla, vaikka hän muutoin vaikutti selvästi sopimattomalta kuljettajaksi. Tällaisiksi tapauksiksi luokiteltiin esimerkiksi henkilöt, joiden asenteiden ei katsottu sopivan asiakaspalveluun tai joihin kohdistui epäily diagnosimattomasta mielenterveysongelmasta tai päihdeongelmasta. Henkilökohtaisen sopivuuden käsittely liittyi läheisesti myös lupien peruuttamiseen.

Kyselyn vastauksia henkilökohtaisen sopivuuden tarkemmasta määrittelystä:

- Sillä saataisiin yhtenäinen käytäntö koko maahan.
- Psykologisilla testeillä soveltumattomat pois, myös rikoksiin suhtaudutaan eri tavalla eri paikoissa.
- Helpottaisi lupien myöntämistä, yhdenmukaisuus.
- Luvan peruuttamiseen saataisiin tarkemmista määritelmistä potkua.
- Hyvä olisi jos koko valtakunnassa olisi samanlaisia (ainakin perus-) vaatimuksia.
- Ei ole tarpeen. Nyt voimme käyttää tervettä harkintaa.
- Ajokieltopäätös viimeisen kolmen vuoden ajanjaksolla tarkasteltuna tulisi olla ehdoton este luvan myöntämiselle. Säilönotot juopumuksen vuoksi viimeisen kolmen vuoden ajanjaksolla tulisivat olla ehdoton este luvan myöntämiselle. Henkilön väkivaltainen käyttäytyminen tulisi olla ehdoton este luvan myöntämiselle (pahoinpitelyt jne.) Myös talousrikokset viiden (5) vuoden ajanjaksolla tarkasteltuna tulivat estää luvan saamisen.
- Kuljettajan vastuu on suuri, joten sopivuus pitäisi määritellä tarkemmin.
- Ehdottomasti, epäsopeva aines tulisi karsia pois ajoissa ettei tule ongelmia.
- Voisi ehkä sanoa että pitäisi, mutta henkilökohtaisten ominaisuuksien määrittely ja niiden arviointi taitavat tuottaa suuria vaikeuksia. Usein ne selviävät vasta käytännön työssä. Kyse on paljolti palveluhenkisyydestä ja sosiaalisista taidoista, joita ei ehkä voida laissa määritellä. Kielitaitovaatimus olisi ehkä konkreettinen asia, joka voitaisiin laissa määritellä.
- Ammattiajoluvan myöntämien tulisi olla tarkempaa. Henkilöiden taustat paremmin huomioida. Viranomaisten suulliset tentit pois. Kaikki kurssin kautta ammattiin.
- Alalle ei tarvita epäsosiaalista porukkaa eikä ihmisiä, jotka eivät kelpaa muualle.
- Pitäisi ehdottomasti ajoluvan peruuttamistauksissa. Ajolupaa ei nyt pysty perumaan juurillaan syyllä.
- Selvemmin määriteltävä esim. aiempien rattijuopumustuomioiden vaikutus. Hakijoiden soveltuvuus asiakaspalvelutehtäviin tulisi tarkistaa/testata.
- Ajoittain alalle hakeutuu epäkelpoa ainesta, joilla saattaa olla rekistereissä merkintöjä esim. talousasioissa ja tällaisten henkilöiden kanssa tulee ongelmia. Sekä tulisi määrätä selkeämmin säädökset, koska lupa voidaan/pitää peruuttaa, nykyisellään käsittääkseni vaikea peruuttaa. Sekä hyvä voisi olla tietty määräaikaisuus ja työn tekeminen luvan säilyttämiseksi. Jos työtä ei tee moneen vuoteen säännökset ja asiat muuttuvat ja on todella hankala toimia kuljettajana ilman viimeistä tietoa.

4.3. Näkemykset ajolupien myöntämisen ongelmista ja kehittämistarpeista

Ongelmat eivät kaiken kaikkiaan olleet kovin yleisiä, ja yksi vastaaja totesikin, että kaikista ongelmista tuskin koskaan päästään. Kehittämisehdotuksia oli 14 vastaajalla, erityisesti taksialan edustajilla. Keskeisimpinä nousivat esiin koulutuksen tarpeellisuus kaikille kuljettajille sekä mahdollisuus evätä lupa epäsovelialta henkilöiltä.

Kyselyssä esiin tulleita ajolupien myöntämistä koskevia kehittämisehdotuksia:

- Pitäisi saada rikkeisiin syyllistyneet paremmin pois, jotkut hakevat ajolupaa toisesta kihlakunnasta kun eivät saa yhdestä.
- Koulutuksen vapaaehtoisuus tuntuu hakijoista epätasapuoliselta.
- Poliisilla pitää olla mahdollisuus tarkastaa henkilön taustat jo siinä vaiheessa, kun hän hakeutuu taksikurssille. Tämä siksi, että on aikamoinen sijoitus maksaa kurssi ja sitten todeta, ettei ajolupaa voida myöntää. Taustalla voi olla värikäs ajohistoria, rikos tai rikoksia, jotka asettavat hänen henkilökohtaiset ominaisuudet kyseenalaiseksi.
- Suomenkielen taitoa pitää pystyä jollakin tavalla mittaamaan. Työvoimatoimisto työntää kurseille henkilöitä, joilta puuttuu suomenkielen osaaminen.
- Ammattiajolupia on henkilöillä, joilla niitä ei tulisi olla.
- Kihlakuntien käytännöissä eroja. Joissakin ajolupamäärä rajattu!
- Ei isoja ongelmia. Yhtenäinen käytäntö alkaa olla koko läänin alueella paria poliisin palvelutoimistoa lukuun ottamatta jossa joskus kurssivelvoitetta ei korosteta ja liian kevein perustein hyväksytään poliisin tentti. Poliisiin tentin taso on aika vaatimaton ja ei vastaa riittävää testauksen tasoa.
- Vahvistettu kurssisisältö, luvat määräaikaikaisiksi (5v)
- Koulutus pakolliseksi, sopivuuden määrittely tarkemmaksi.
- Laissa tulisi säätää samantyyppisestä ennakkolisesta taustatarkistusmahdollisuudesta kuin laki yksityisistä turvallisuuspalveluista 59 §:ssä. Tämä nopeuttaisi lupien myöntämistä huomattavasti ja ehkäisisi turhia kurssittamisia.
- Kielitaitovaatimus on tärkeä, ainakin Suomea pitäisi osata.
- Lakiin tulisi kirjata vaatimus poliisin vastaanottamasta ajokokeesta.
- Kurssin opintosisältö Ministeriön ja poliisin yhdessä määriteltäväksi. Poliisin vastaanotettava maksullinen ajokoe lakisäätteiseksi. Luvan myöntämisen esteet tulee määritellä tarkemmin.
- Ns. datakoulutusta olisi lisättävä laitteistojen/ohjelmistojen monipuolistumisen myötä. Kurssin loppukoe voisi toimia poliisin ajoluvan myöntämisen perusteena siellä, missä näin ei vielä ole.
- Teoriakokeen lisäksi auton ajo- ja käsittelykoe (on ollut puutteita)
- Koulutusta pitäisi olla kaikille.
- Nykymalli aika toimiva. Poliisin luennon sisältöä saisi yhtenäistää. Poliisin ulkoisessa esiintymisessä ja esitystavassa on suuria eroja. Poliisin luento-osio on paljon oppilaiden kanssa keskustelevaa opetusta.
- Kuljettajakurssi syytä saada pakolliseksi.
- Kurssin tulee olla hyväntasoinen (tarpeeksi laaja ja käytännön asioihin painottuva) ja kurssilaisen kannalta kohtuullisen hintainen – tämä tarkoittaa sitä, että kurssin laajuutta ei tule turhaan kasvattaa.
- Nykyinen malli on erittäin toimiva. Kunhan sille vielä saisi ns. oikean hyväksynnän, mutta meillä toimitaan varsin tiukan toiminnan kautta jo nyt.

4.4. Invataksinkuljettajien ammattiajolupien myöntäminen

Erillisiä invataksin ammattiajolupia myönnetään lähes kaikilla kyselyyn vastanneilla paikkakunnilla. Osalla paikkakunnista inva-ajoluvan vaatimukset ovat etenkin paikallistuntemuksen osalta erilaiset kuin tavallisen henkilöauton ammattiajoluvan vaatimukset, mutta varsinkaan pienillä paikkakunnilla ajolupien myöntämisessä ei sinänsä ole mitään eroa. Joihinkin ajolupiin tulee vain invakuljetusrajaus hakijan omasta pyynnöstä. Muutamien vastaajien mielestä erillisten invataksin kuljettamiseen oikeuttavien lupien myöntäminen voitaisiin lopettaa, toisten mielestä ne olivat edelleen tarpeellisia.

Kyselyn vastauksia invataksiajolupien myöntämisestä:

- Poliisi vaatii meillä invataksin kuljettajille aina taksin ammattiajoluvan. Tämä ei ole toisaalta ihan oikein. Invataksin kuljettajan työ on erilaista ja pelkkä taksinkuljettaja ei välttämättä edes pysty siihen. Eikä vastaavasti invataksiliikennettä ainoastaan ajava osaa taksiliikenteen sääntöjä. Toisaalta on vaikea erotella mitä työtä mikäkin invataksi milloin tekee koska normaali taksiajokin on sallittua. Tietysti se on järkeväkin käyttää tyhjiä päivystysvälejä taksiajoon.
- Kurssi ei ole välttämätön, jos (invataksi)isäntä kouluttaa.
- Eroja paikallistuntemuksessa.
- Työtehoseura kouluttaa ja opiskelijat saavat luvan työharjoitteluun, työharjoittelun jälkeen poliisi pitänyt kokeen (ei taksikurssia pohjalla)
- Hakijalta varmistetaan, että hän on saanut perehdyttämiskoulutuksen invataksin kuljettamiseen.
- Mielestäni invaluvan myöntäminen ei saisi poiketa mitenkään tavanomaisesta.
- Heiltä ei vaadita katukuulustelua, mutta ovat käyneet pitemmän koulutuksen, aikaisemmin työtehoseuran järjestämänä.
- Paikallistuntemus täytyy olla samaa luokkaa kuin tavallisen taksin kuljettajallakin, lisätynä vielä kohteilla joihin invataksi joutuu useimmin ajamaan.
- Paikallistuntemuksen suhteen helpompi taso.
- Kuljettajakursseille osallistuu myös invataksien kuljettajiksi aikovia. Kurssin sisällä kurssin sisältö ja loppukokeet kaikille samanlaiset.
- Invataksin tilausliikenteeseen ja palveluliikenteeseen pelkästään suuntautuville yrittäjille kuljettajien saatavuus on joskus ongelma ja silloin pitäisi saada kuski töihin ilman taksin ammattiajolupaa. Eli pelkkä invataksinkin ajolupa täytyisi mielestäni olla. Töiden erilaisuudesta johtuen taksikurssin tiedot eivät yksinään paljon auta ja ovat osin turhiakin. Tällöin yrittäjä ei edes voi päästää kuljettajaa ns. tavalliseen taksiajoon.

5. Ajolupien peruuttaminen

Henkilöauton ammattiajolupa on peruutettava määräajaksi tai toistaiseksi, jos sen haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Kaikissa kyselyyn vastanneissa kihlakunnissa oli peruutettu ammattiajolupia ainakin joskus. Tavallisesti peruutukset olivat määräaikaaisia ja niiden määrä oli suhteessa alueella toimivien taksinkuljettajien määrään.

Tärkeimpiä lupien peruuttamisen syitä olivat erilaiset rikokset ja rikkomukset: rattijuoppous, liikenne rikkomukset, väkivaltainen käytös, petokset, kavallukset, väärennökset, varkaudet ym. Usein mainittiin myös terveydelliset syyt. Lisäksi ajoluvan peruuttamisen syyksi mainittiin muu

henkilökohtainen sopimattomuus taksinkuljettajana toimimiseen, vaikka jotkut vastaajat katsoivat, ettei ajolupaa tällä perusteella pystynyt peruuttamaan. Sopimattomuutta osoitti vastaajien mielestä mm. henkilön piittaamattomuus, päihderiippuvuus sekä huono käytös ja räihinöinti.

Ajoluvan peruuttamista henkilökohtaisen sopivuuden perusteella pidettiin hankalana, ja ongelmakuljettajia oli vaikea saada pois liikenteestä. Muutamat vastaajat arvelivat, että luvan peruuttaminen ei menisi läpi tuomioistuimessa, jos siitä valitettaisiin. Lisäksi kuljettajan terveydentilan arviointi oli tuottanut ongelmia ajolupien peruuttamisen yhteydessä.

Toisilla paikkakunnilla oli ilmeisesti käytössä varsin tiukka tulkinta henkilökohtaisen sopivuuden suhteen, ja nämä vastaajat toivoivat poliisin harkintavallan säilyvän nykyisellään. Heille eivät myöskään paikkakunnittain vaihtelevat käytännöt olleet ongelma, koska oman alueen tilannetta pidettiin hyvänä.

Lupia oli peruutettu myös luvan haltijan omasta pyynnöstä. Muutamat vastaajat tulkitsivat säädöksiä siten, että luvan peruuttaminen haltijan omasta pyynnöstä ei ollut mahdollista, ja toivoivat tältä osin muutoksia säädöksiin.

Monet vastaajat toivoivat ammattiajolupien peruuttamiseen yhtenäisiä, nykyistä selkeämpiä käytäntöjä koko maahan ja keinoja puuttua kuljettajan sopimattomaan käyttäytymiseen. Lisäksi todettiin, että tieto rikoksista ei aina kulkeudu lupaviranomaisille poliisin sisällä. Viimeksi mainittuja ongelmia koettiin lähinnä suurilla paikkakunnilla.

Kyselyn vastauksia ammattiajolupien peruuttamista koskien:

- Koska käräjäoikeus ei huomioi henkilökohtaista sopivuutta niin perusteita epäsopivien henkilöiden ajoluvan peruuttamiselle on vaikea löytää.
- Sopimattomuus on aika suhteellinen käsite ja luvan peruuttaminen ei ole mennyt läpi tuomioistuimessa (KHO) taustan vuoksi.
- Terveydentila on vaikein tässä suhteessa.
- Ongelmat peruuttamisessa kuitenkin melko harvinaisia.
- Peruuttamisen pitäisi perustua lakiin, puututaan kuitenkin elinkeinon harjoittamiseen.
- Yhtenäisempi ohjeistus ja sitä kautta yhtenäisempi viranomaiskäytäntö.
- Nykyinen toistuvista vähäisemmistäkin ylinopeusseuraamuksista johtuva ajoluvan menettämisen uhka koetaan kyllä aika rankaksi seuraamukseksi (taksialalla).
- Peruuttamisen kriteerit vaihtelevat, ei yleistä käytäntöä
- Tulisi voida peruuttaa helpommin esim. rattijuopumustilanteissa.
- Järjestelmä toimii, mutta viiveellä. Tieto yksittäisen ajoluvan peruuttamisista olisi syytä saada tavalla tai toisella myös ko. paikkakunnan taksiyrittäjille.
- Peruuttamisen tulisi olla mahdollista ilman lainvoimaista tuomiota (esim. riehuminen ravintolassa).
- Sisäasiainministeriöltä poliisille selvät ohjeet, mistä rikkeistä lupa peruutetaan ja kuinka pitkäksi aikaa.
- Henkilökohtaisen sopivuuden määrittely helpottaisi harkintaa.
- Peruuttamista harkittaessa olisi nykyistä enemmän kuultava välitysyhtiöitä, joilla on yleensä paljon tietoa asiasta ja mahdollisesti esiintyneistä ongelmista.
- Tarvittaisiin jämäkkä ja yhteneväinen käytäntö.

6. Näkemykset ajolupien määräaikaisuudesta ja terveydentilan seurannasta

6.1. Ajoluvan määräaikaisuus

Nykyisellään kerran hankittu ajolupa on voimassa kunnes sen haltija täyttää 70 vuotta, ellei sitä jouduta peruuttamaan ennen tätä terveydellisistä syistä tai rikkomusten vuoksi.

Kyselyssä tiedusteltiin erikseen näkemyksiä ajoluvan mahdollisesta määräaikaisuudesta. Määräaikaisuus jakoi mielipiteitä. Useimmat määräaikaisuuden kannattajat pitivät sopivana määräaikana 5 vuotta. Määräaikaisuutta puolustettiin lähinnä kahdesta syystä. Ensinnäkin määräaikaisuus vähentäisi niiden luvanhaltijoiden määrää, jotka eivät toimi kuljettajina ja joiden ammattitaito näin ollen ei pysy ajan tasalla. Toiseksi määräaikaisuus antaisi viranomaisille mahdollisuuden jättää sellaisten kuljettajien ajolupa uusimatta, jotka ovat toistuvasti syyllistyneet rikkeisiin tai ovat muuten osoittautuneet sopimattomiksi ammattiin. Tällöin nähtiin luvan uusimatta jättämisen olevan helpompi tapa karsia ongelmakuljettajat alalta kuin ajoluvan peruuttaminen.

Määräaikaisuutta vastustavat pelkäsivät kuljettajareservin häviämistä ja sitä kautta syntyvää työvoimapulaa. Luvan määräaikaisuuden nähtiin myös lisäävän byrokratiaa. Ammattitaidon säilymisestä (esim. katutuntemus ja datalaitteiden hallinta) nämä vastaajat olivat valmiit jättämään vastuun taksi-isännille.

Kyselyn vastauksia ammattiajoluvan määräaikaisuudesta:

- Sama määräaika kuin ajokortissa.
- Esim. 5v ja näyttö siitä että valmiudet ovat säilyneet eli on toiminut ainakin osan aikaa kuljettajana (6kk).
- Esim. ensimmäinen lupa olisi voimassa vuoden (koeaika). Ellei henkilö olisi ammattiajossa tai muuta kielteistä ilmenisi lupa peruttaisiin viimeistään vuoden jälkeen. Seuraava lupa voisi olla viisi tai kymmenen vuotta. Esim. tulevan ajokorttiudistuksen mukainen aika, jolloin ajoluvan haltijan pitäisi perustella ajoluvan tarve.
- Varsinkin jos ollut henkilö on ollut ajamatta vuosikausia, ei säännösten ja kaupungin tuntemus ole enää samaa luokkaa kuin aiemmin.
- Jos ei aja vuosiin, tieto ei meille tule. Tämän vuoksi määräaikaisuus voisi olla järkevää.
- Kyllä, mutta ei isäntäkuljettajien osalta.
- Ei määräaikaisuutta. Kuljettajien työtilanteet ja mahdollisuudet vaihtelevat aina suhdanteiden mukaan. Lupien uusiminen vaikeuttaa tilannetta ja on taas uusi lisävero. Lisää kustannuksia työllistämiseen. Yleensä alalle tulevat ja jäävät kuljettajat kyllä huolehtivat ajanmukaisesta työosaamisestaan. Harvemmin työtä tekevien osalta yrittäjät ottavat riskin ja ovat velvollisia huolehtimaan kuljettajan ammattitaidon tasosta.
- Ehdottomasti määräaikaisia 5 vuoden välein tai ensimmäinen ajolupa väliaikaisena 5 vuotta ja sen jälkeen anoa uudelleen lopullisena. Uusinnan yhteydessä katsotaan sopivuus sekä ammattitaidon säilyminen koeaikana. Todisteena ammattitaidon säilymisestä taksinkuljettajakokemus vähintään sivutoimi 6 kk tai vakituinen 3 kk, joka osoitetaan eläketurvakeskuksen työeläkeotteella.
- Jos henkilö ei ole toiminut moneen vuoteen kuljettajana, tulisi suorittaa uusi koe ennen mahdollista alalle tuleamista.

6.2. Terveydentilan seuranta

Myös terveydentilan nykyistä tarkemman seurannan tarpeellisuutta tiedusteltiin vastaajilta erikseen. Muutama vastaaja toivoi terveydentilan nykyistä tarkempaa seurantaa, mutta yleensä ottaen lääkärin ilmoitusvelvollisuuden alentuneesta ajokyvystä arveltiin toimivan tässä suhteessa riittävän hyvin. Esiin tuli myös ajatus, että lääkärin pitäisi olla tietoinen asiakkaan ammattiajoluovasta arvioidessaan ajokykä lääkärikäyntien yhteydessä.

7. Yhteenveto

Kysely osoittaa myös selvästi ajolupiin ja kuljettajakoulutukseen liittyvien käytäntöjen huomattavan vaihtelun eri puolilla maata. Nykyisiä säädöksiä tulkitaan vaihtelevasti, mikä koetaan paikoin ongelmana. Kyselyn perusteella sekä poliisin että taksialan edustajien mielestä kentällä on syntynyt tarve käytäntöjen yhtenäistämiseen. Tämän arveltiin selkeyttävän nykytilannetta sekä lisäävän alueiden välistä tasa-arvoa. Tosin esimerkiksi koulutuksen sopeuttamista paikkakunnan kokoon pidettiin edelleenkin tarkoituksenmukaisena.

Koulutuksen laatuun oltiin yleensä ottaen tyytyväisiä, mutta siinäkin nähtiin pieniä parantamisen mahdollisuuksia. Eniten kuitenkin kaivattiin yhtenäisen perustason määrittelyä koulutukselle koko maahan.

Kuljettajakoulutus sekä ammattiajolupien myöntäminen ja peruuttaminen nivoutuvat tiiviisti toisiinsa. Ne kaikki nähdään keinoina huolehtia taksinkuljettajien ammattitaidon ja asiakaspalvelun hyvästä ja tasaisesta laadusta eri puolilla maata. Kuljettajien tarjonnan kaksi puolta ovat toisaalta työvoimapula ja toisaalta myös epäsovivien henkilöiden hakeutuminen alalle. Koska kuljettajakoulutus on suhteellisen lyhyt tie ammattiin ja paikoin ammattiajoluovaa voi edelleen saada ilman koulutustakin, on kuljettajakokelaiden taso usein vaihteleva ja kyselyssä ilmeni tarve karsia kuljettajakokelaista epäsovivimmat pois. Toisaalta taksipalveluiden saatavuuden turvaaminen eri puolilla maata aiheuttaa tarpeen pitää alalle pääsy riittävän helppona, jotta kuljettajapulalta vältyttäisiin.

Tasapainon löytäminen näiden tekijöiden välille ei ole helppoa. Tämä näkyi myös kyselyn vastauksissa. Näkemykset vaihtelivat siten, että taksialan edustajat olivat useammin huolestuneita työvoiman riittävydestä. Tämän vuoksi osa vastaajista suhtautui niin koulutuksen pakollisuuteen kuin ammattiajolupien määräaikaaisuuteenkin epäillen. Myös erillisten invataksien kuljettamiseen oikeuttavien ajolupien tarpeellisuus jakoi mielipiteitä.

Toisaalta epäsovivat kuljettajat koettiin ongelmaksi sekä taksialan että poliisin taholla, ja monet vastaajat toivoivat henkilökohtaisen sopivuuden määrittelyyn täsmennyksiä. Tällä hetkellä kuljettajaksi huonosti soveltuvia henkilöitä pyritään karsimaan useilla epävirallisilla, useimmiten vapaaehtoisuuteen perustuvilla tavoilla. Näitä ovat muun muassa aiemmin mainitut psykologiset testit, koulutuksen muuttaminen käytännössä pakolliseksi, vaikeaksi räätälöity katukoe ja keskustelut luvan hakijan kanssa. Kerran myönnetyn ajoluovaa peruuttamisen koetaan olevan niin vaikeaa, että karsinta pyritään toteuttamaan ennen luvan saantia. Suurin osa niistä, jotka eivät pitäneet henkilökohtaisen sopivuuden täsmennyksestä tarpeellisenä, kertoivat että heidän paikkakunnallaan oli jo nykyisellään tiukka linja sopivuuden arvioinnissa.

Lähteet

Esteetöntä palvelua joukkoliikenteessä. ELSA-ohjelma/Liikenne- ja viestintäministeriö. 2005.

Kohti esteetöntä liikkumista. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmia ja strategioita 2/2003.

Taksialan laatujärjestelmän kehittäminen. Suositus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 25/2005. Helsinki 2005.

Taksien palvelututkimus 2004. Suomen Taksiliitto. Taloustutkimus Oy, lokakuu 2004.

Taksinkuljettajien ammattitaitoryhmän raporttiluonnos 21.6.2005.

Taxiregulation in Europe. Executive Summary. 2003. Institute of Transport Economics. International Road Transport Union.

Vammaisuus ja kuljetuspalvelut matkojen yhdistämispalveluissa (MYK). Luentomoniste MYK-koulutus. Invalidiliitto ry. Tampere 2002.

Yön ainoa valopilkku. Taksiliikennelakityöryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2004. Helsinki 2004.

Vastaajien toiminta-alueet (oman ilmoituksen mukaan):

Poliisi (kihlakunnittain):

- Alahärmä, Alajärvi, Evijärvi, Kauhava, Korttesjärvi, Lappajärvi, Lapua, Vimpeli, Ylihärmä.
- Helsingin kihlakunta
- Joensuu, Liperi, Eno, Polvijärvi, Outokumpu, Kontiolahti, Pyhäselkä
- Jyväskylän kihlakunta
- Kajaani, Sotkamo, Paltamo, Ristijärvi ja Vuolijoki
- Kuopio, Siilinjärvi, Maaninka, Vehmersalmi
- Lahti, Hollola, Nastola, Asikkala, Hämeenkoski, Kärkölä, Padasjoki
- Närpiön kihlakunta
- Oulun kihlakunta
- Salo, Somero, Halikko, Kisko, Kuusjoki, Pertteli, Kiikala, Muurla, Suomensjärvi, Perniö, Särkisalo
- Sisä-Savon kihlakunta
- Suomussalmi, Puolanka ja Hyrynsalmi
- Tampere, Ylöjärvi, Nokia, Pirkkala, Lempäälä, Kangasala.
- Tornio
- Vaasan kaupunki
- Vantaa
- Varkauden kaupunki ja Leppävirran kunta

Suomen Taksiliiton aluejohtajat:

- Etelä-Savon ja Pohjois-Savon kunnat ja kaupungit.
- Etelä-Suomi
- Helsinki
- Häme: Kanta-Hämeen, Pirkanmaan ja Päijät-Hämeen maakuntien alueet
- Keski-Suomi
- Lapin lääni
- Lounais-Suomi
- Oulun lääni

Suomen Palvelutaksien aluejohtajat:

- Etelä-Suomi
- Itä-Suomi
- Länsi-Suomi

KYSELY HENKILÖAUTON AMMATTIAJOLUVISTA JA TAKSINKULJETTAJAKSI PYRKIVIEN KOULUTUKSESTA

- Kyselyssä ajoluvalla tarkoitetaan henkilöauton kuljettamiseen oikeuttavaa ammattiajolupaa.
- Koulutuksella tarkoitetaan taksinkuljettajaksi pyrkiville tarkoitettuja kursseja tai muuta vastaavaa koulutusta.
- Poliisin toivotaan vastaavan kaikkien toiminta-alueensa (esim. kihlakunnan) kuntien tilanteen osalta.

Jos osa kysymyksistä ei koske teitä tai ette tiedä vastausta, voitte siirtyä seuraavaan kysymykseen. Myös osittain täytetty lomake kannattaa palauttaa.

Taustatiedot:

Oletteko taksialan vai poliisin edustaja?

Vastaus:

Vastaajan toiminta-alue (esim. kihlakunnan kunnat, Taksiliiton tai Palvelutaksien vastaajan toiminta-alue)

Vastaus:

A. Kuljettajakoulutuksen tarjonta

1. Onko toiminta-alueellanne järjestetty koulutusta taksinkuljettajiksi aikoville? Jos ei, missä on lähin koulutuspaikka?

Vastaus:

2. Ketkä järjestävät kuljettajakoulutuksen (taksiyhdistykset vai muu taho, mikä)?

Vastaus:

3. Kuinka kauan koulutus kestää / mikä on sen laajuus tunteina?

Vastaus:

4. Osallistuuko poliisi kouluttamiseen esimerkiksi luennoimalla? Entä koulutuksen sisällön suunnitteluun tai hyväksymiseen? Miten?

Vastaus:

Mielipiteet kuljettajakoulutuksesta

5. Onko koulutuksen tarjonta mielestänne riittävää?

Vastaus:

6. Oletteko tyytyväinen tämänhetkisen koulutuksen laajuuteen ja sisältöön?

Vastaus:

7. Mitä parannusehdotuksia teillä on kuljettajakoulutuksen suhteen?

Vastaus:

8. Pitäisikö kuljettajakoulutuksen suorittaminen muuttua pakolliseksi lailla?

Vastaus:

9. Tulisiko tavallisen taksinkuljettajan ja invataksinkuljettajan koulutuksissa olla eroja?
Millaisia?

Vastaus:

B. Ajolupien myöntäminen

10. Millä tavoin ajoluvan myöntäminen on järjestetty toiminta-alueellanne? Voiko ajolupakokeen esimerkiksi suorittaa kuljettajakoulutuksen yhteydessä?

Vastaus:

11. Mikä on poliisin pitämän ajolupakokeen sisältö pääpiirteittäin?

Vastaus:

12. Onko toiminta-alueellanne mahdollista suorittaa ammattiajolupa pelkällä poliisin pitämällä kokeella ilman kuljettajakurssin tai muun koulutusjakson suorittamista?

Vastaus:

13. Jos on, kuinka suuri osa ajoluvista myönnetään pelkän kokeen perusteella (ilman kuljettajakurssin tai muun koulutusjakson suorittamista)?

Vastaus:

14. Miksi ajolupakokeeseen hakeudutaan ilman koulutusjakson suorittamista? Vaikuttaako tähän esimerkiksi koulutuksen saatavuus tai huono menestyminen koulutuksessa?

Vastaus:

15. Kuinka suuri osa ajolupahakemuksista hylätään (arvio)?

Vastaus:

16. Mitkä ovat ammattiajolupahakemusten hylkäämisen yleisimmät syyt?

Vastaus:

17. Onko hylkäämisprosentteissa eroja koulutuksen suorittaneiden ja ilman koulutusta kokeeseen tulleiden hakijoiden välillä?

Vastaus:

Invataksit

18. Myönnetäänkö toiminta-alueellanne invataksin kuljettamiseen oikeuttavia henkilöauton ammattiajolupia?

Vastaus:

19. Miten invataksin kuljettajan ajoluvan myöntäminen poikkeaa tavallisen taksin ajoluvan myöntämisestä?

Vastaus:

20. Onko invataksin kuljettajalle tehtävän kokeen/kuulustelun painotuksissa eroja tavalliseen ammattiajolupakokeeseen verrattuna, esimerkiksi paikallistuntemuksen suhteen asetettavissa vaatimuksissa tai kokeen muissa painotuksissa?

Vastaus:

Mielipiteet henkilöauton ammattiajolupien myöntämiskäytännöstä toiminta-alueellanne

21. Onko toiminta-alueellanne ilmennyt ongelmia ajolupien myöntämisen suhteen? Millaisia?

Vastaus:

22. Onko nykyinen käytäntö mielestänne hyvä ja toimiva?

Vastaus:

23. Tulisiko mielestänne laissa määrätä nykyistä tarkemmin ammattiajoluvan edellyttämästä henkilökohtaisesta sopivuudesta? Miksi?

Vastaus:

24. Miten paikkakuntien erilainen koko ja muut ominaispiirteet tulisi mielestänne ottaa huomioon ajolupien myöntämisessä?

Vastaus:

25. Millaisia kehittämissuhteita teillä on ajolupien myöntämisen suhteen?

Vastaus:

C. Ajolupien peruuttaminen

26. Montako ajolupaa toiminta-alueellanne on peruutettu vuosittain tai esim. viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana?

Vastaus:

27. Mitkä ovat olleet pääasialliset syyt ajolupien peruuttamiselle?

Vastaus:

28. Millaisissa tilanteissa (esim. liikenneonnettomuudet tai -rikkomukset) ajoluvan peruuttaminen on otettu harkittavaksi? Mikä tällaisessa tilanteessa on johtanut päätökseen luvan peruuttamatta jättämiselle?

Vastaus:

29. Onko ollut tilanteita, joissa ajolupa olisi haluttu peruuttaa mutta jostain syystä siihen ei ole pystytty? Jos on, niin mikä on ollut esteenä luvan peruuttamiselle?

Vastaus:

Mielipiteet ajolupien peruuttamisesta

30. Onko toiminta-alueellanne koettu ongelmia ajolupien peruuttamisessa? Millaisia?

Vastaus:

31. Mitä mieltä olette ajolupien nykyisen peruutuskäytännön toimivuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta?

Vastaus:

32. Pitäisikö ajoluvan peruuttamisesta olla lainsäädännössä tarkemmat ohjeet?

Vastaus:

33. Tulisiko ajolupien mielestänne olla määräaikaista?

Vastaus:

34. Tulisiko ammattiajoluvan haltijan esittää lääkärintodistus nykyistä useammin?

Vastaus:

35. Onko teillä muita kehittämissuhteita ajolupien peruuttamisen suhteen?

Vastaus:

Muistakaa tallentaa vastauksenne ennen kuin lähetätte tämän tiedoston osoitteeseen:
annamari.ruonakoski@linea.fi

Kiitos vaivannäöstä!