

## **Taksojuhtide keelenõude kehtestamisest, selle tühistamisest ning katsest see taas kehtestada**

**Ilmar Tomusk**

Keeleameti peadirektor

2022. aasta teises pooles Haridus- ja Teadusministeeriumis (HTM) välja töötatud keeleseaduse ja ühistranspordiseaduse muutmise seadus<sup>1</sup> ei leidnud valitsuse toetust ning jääb ootama sobivamat aega. Üks kõige enam vaidlusi tekitanud säte eelnõus oli ettepanek muuta ka ühistranspordiseadust ning lisada sinna nõue, et taksoveo teenindajakaardi taotleja peab tõendama oma eesti keele oskust tasemel B1.

Paljude jaoks oli tegemist justkui uue nõudega, mida varem pole nähtud. Seetõttu nõuti algatajalt ammendavaid uuringuid ja põhjendusi, mis tõendaksid seadusemuudatuse vajalikkust. Tegelikult soovis HTM vaid taastada keelenõude, mille Riigikogu oli taksojuhtidele kehtestanud juba aastaid tagasi ning mis varsti pärast selle kehtestamist tühistati.

Seadusemuudatus leidis ühiskonnas elavat vastukaja, oma seisukoha eelnõu kohta andsid mitu ministeeriumi ning partnerit. Siinses artiklis vaatlengi vaid üht väikest osa kõikidest eelnõu muudatusettepanekutest ehk taksojuhtide keeleoskusega seonduvat. Sedagi saab teha vaid põgusalt ja ülevaatlilikult, sest nii ministeeriumide kui ka partnerite (Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Eesti Töandjate Keskliit, Bolt Technology OÜ jpt) seisukohad olid mahukad ning napilt kolmeleheküljelsele eelnõule lisatud kooskõlastustabel<sup>2</sup> oli 64 lehekülge pikk.

### **Heidame pilgu ajalukku**

2. detsembril 2014 algatas Riigikogu majanduskomisjon ühistranspordiseaduse<sup>3</sup> muutmise. Seadusesse kirjutati ka nõue, et taksojuhil peab olema teenindajakaart ning teenindajakaardi taotleja peab oskama eesti keelt B1-tasemel. Keelenõude lisamist põhjendati seletuskirjas napolisõnaliselt – see on vajalik, et parandada taksoveo kvaliteeti.

Seadus võeti ilma suurema kära ja vaidlusteta vastu järgmise aasta 18. veebruaril ning see jõustus 1. oktoobril 2015.

Seaduse kohaselt pidi taksojuhil lisaks keeleoskusele olema hea maine, mitmekordne keelenõuete rikkumine tähendas mainekaotust. Teenindajakaardi väljastamisest võis keelduda, kui taotleja ei vastanud keelenõuetele.

Keeleameti jaoks tähendas seaduse vastuvõtmine väga suurt töökoormuse kasvu. Lühikese aja jooksul nõudsid sajad ja sajad taksojuhid oma keeleoskuse kontrollimist, Keeleameti ukse taga

---

<sup>1</sup> Vt keeleseaduse ja ühistranspordiseaduse muutmise seadus.

<sup>2</sup> Ka kooskõlastustabel on leitav [eelnõude infosüsteemis](#).

<sup>3</sup> Ühistranspordiseadus [812 SE](#).

olid pikad järjekorrad. Oli neid, kelle keeleoskus tunnistati sobivaks, kuid väga palju oli ka neid, kellel tuli keeleametniku ettekirjutuse kohaselt eksamile minna. Taksojuhid võtsid ettekirjutused vastu üsna rahuliku südamega, sest õppimiseks anti piisavalt aega. Juba tol ajal kehtis keeleseaduse<sup>4</sup> säte, § 28 lg 3 säte, et kui isik sooritab ettekirjutuses märgitud eksami, maksab riik talle keeleõpperaha tagasi.

Murepilved tekkisid ühistranspordiseaduse kohale paar kuud pärast selle jõustumist. 7. detsembril 2015 algatas Keskerakonna fraktsioon eelnõu<sup>5</sup>, et leevendada taksojuhtide keelenõuet ning jõustada see etapiviisiliselt: A1-tase 1. oktoobriks 2016, A2-tase 1. oktoobriks 2017, B1-tase 1. oktoobriks 2019. Seletuskirjas märgiti, et Narva taksofirmades töötab umbes 500 inimest, kellest vaid kaks protsenti vastab kehtivale keelenõudele. Seletuskirja kohaselt koostas eelnõu Riigikogu liige Mihhail Stalnuhhin Narva linna taksofirmade juhtide palvel.

Kui sai teatavaks, et keelenõuet soovitakse leevendada, sai Keeleamet ka mõned kaebused Narva taksojuhtide ebapiisava keeleoskuse kohta. Asusime neid kontrollima ja selgus, et jutt 500-st Narva taksojuhist ei vasta päris tõele. Kokku suutsid keeleametnikud tuvastada Narvas 211 tegutsevat taksojuhti, kellele tehti ettekirjutus sooritada nõutud B1-taseme eksam.

Vaid mõni päev pärast Stalnuhhini eelnõu algatamist läks olukord taksorindel veelgi segasemaks. 17. detsembril 2015 algatasid Riigikogu liikmed Urve Palo ja Deniss Boroditš ühistranspordiseaduse muutmise seaduse<sup>6</sup>, et kirjutada seadusesse, et taksoveol võib sõidukijuhina töötada ka isik, kellele ei ole antud teenindajakaarti.

16. veebruaril 2016 toimunud esimesel lugemisel oli muudatusettepaneku sõnastus oluliselt muutunud. Kui Palo ja Boroditši eelnõu nägi ette umbes aastase üleminekuaja, mis andnuks taksojuhtidele kuni 2017. aasta 1. aprillini aega nõutud keeleoskuse omandamiseks, ei näinud uus sõnastus enam üldse keelenõuet ette. Keelenõude kaotanud muudatus võeti vastu 17. märtsil 2016 ning see jõustus sama aasta 22. märtsil.

Alates keelenõude kaotamisest ühistranspordiseaduses ei ole teenindajakaardi väljastajal enam kohustust kontrollida taksojuhtide keeleoskust, õiguse teenust osutada saavad ka need, kes ei oska sõnagi eesti keelt.

Ühtepidi muutis see keeleametnike elu märksa lihtsamaks. Keelekontrolli järjekorrad kadusid, kuna taksojuhtidel kadus igasugune motivatsioon eesti keelt õppida. Teistpidi kasvas aga töökoormus märgatavalt, sest kaebuse laekudes tuleb kõigepealt välja selgitada taksojuhi isik, keeleoskuse kontrollimiseks on vaja taksojuhi isikukoodi, temaga ühenduse võtmiseks kontaktandmeid. Kui palju on aga kliente, kes taksoga sõites selliseid andmeid koguvad, et neid hiljem koos kaebusega Keeleametile esitada?

---

<sup>4</sup> RT I, 12.07.2014, 61.

<sup>5</sup> Ühistranspordiseaduse muutmise seadus [156 SE](#).

<sup>6</sup> Ühistranspordiseaduse muutmise seadus [159 SE](#).

On hea, kui klient teab teda teenindanud takso numbrimärki, selle järgi leiab teenindajakaardi väljastaja taksojuhi andmed ning edastab need Keeleametile. Ametnik võtab taksojuhiga ühendust ja kutsub ta keelekontrolli. Väga tihti teatab taksojuht seepeale, et kaebuse põhjustanud juhtum oli ühekordne sõit ja et ta tegelikult ei olegi taksojuht ning ta asub praegu hoopis mõnes teises riigis. Nii jäävad paljud klientide kaebused lahendamata, tegeliku keelekontrollini jõuavad vaid üksikud juhid.

Et probleem taksoturul on tõsine ning klientide rahulolematus keeleoskamatute taksojuhtidega on suur, ilmneb ka meediakajastustest<sup>7</sup>.

### Üllatused eelnõu kooskõlastamisel

Uue eelnõuga sooviti need probleemid lahendada. Eelnõu ettevalmistajate üllatuseks leidis varasema olukorra taastamisele suunatud ettepanek jõulist vastuseisu. Kõige enam argumente taksojuhtide eesti keele oskuse nõude taastamise vastu esitas eelnõu koostamise käigus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM)<sup>8</sup>. Kõiki neid siin üles lugeda ei oleks mõistlik, toon neist esile vaid mõned.

Üks neist kirjeldab põhjusi, miks teenindajakaardi taotlejate keelenõue ühistranspordiseaduses peatselt pärast selle kehtestamist tühistati. MKM teatas oma kirjas:

Juhime tähelepanu, et nimetatud sätted tunnistati kehtetuks ühistranspordiseaduse muutmise seadusega, mille algatasid Riigikogu liikmed (ühistranspordiseaduse muutmise seadus 159 SE). Seega on seadusandja ise leidnud, et nimetatud nõude kehtestamine ühistranspordiseaduses ei ole põhjendatud. Riigikogus eelnõu menetlemise käigus esitati taksojuhtide keelenõude ühistranspordiseadusest väljajätmiseks erinevaid argumente. Leiti, et selline universaalne nõue pole otstarbekas ja on põhjendamatult koormav (või lausa solvav) tuhandete eesti keelt emakeelena kõnelevate taksojuhtide jaoks.

Nii selgub, et kui seadusemuudatus on algatanud Riigikogu liikmed, on see tagatis, et seadusemuudatus on ainuõige ning seda ei ole hiljem võimalik muuta. Tahtmatult meenub 6. sajandil e.m.a Meedias kehtinud nn muutmatu seaduse seadus, mille kohaselt polnud isegi kuningal õigust enda kehtestatud seadust muuta.

Väidet „nimetatud nõude kehtestamine ühistranspordiseaduses ei ole põhjendatud“ ei ole sisuliselt põhjendatud.

Vastupidi MKMi seisukohale leidis HTM, et kui seadusemuudatus ei ole end õigustanud ning keeleseaduse alusel kehtestatud keeleoskatusnõude kontroll pärast teenindajakaardi väljastamist keeleoskamatule isikule ei ole osutunud tõhusaks meetmeks, tuleks seadusemuudatus üle vaadata.

<sup>7</sup> A. Pau. [Haige olukord Tallinnas: umbkeelsete taksojuhtide pealetung](#). – Postimees 12.05.2019; [Mupo ja keeleamet võitlevad Tallinnas õlg õla kõrval, et taksojuhid riigikeelt oskaksid](#). – Pealinn 30.11.2020.

<sup>8</sup> Vt majandus- ja taristuminister Riina Sikkuti 25.11.2022 kiri nr 2-7/2022/6984 HTM-ile.

Lisaks on taksojuhtidele ühistranspordiseaduses kehtestatav keelenõue erinevalt keeleseaduse alusel kehtestatud keelenõudest MKMi arvates solvav „tuhandete eesti keelt emakeelena kõnelevate taksojuhtide jaoks“.

Kuidas seda mõista? Keeleseaduse § 23 lõigete 1 ja 2 alusel peavad ametnikud ning riigi ja kohaliku omavalitsuse töötajad, samuti erasektoris avalikes huvides töötavad isikud oskama eesti keelt tööülesannete täitmiseks vajalikul tasemel. Nad peavad eesti keelt oskama, kuid tasemeeksamil peavad oma eesti keele oskust tõendama need, kes ei ole omandanud haridust eesti keeles. MKMi loogika järgi peaks meditsiiniõdedele keeleseaduse alusel kehtestatud eesti keele oskuse nõue olema solvav eestlastest meditsiiniõdedele, ametnikele kehtestatud eesti keele oskuse nõue peaks olema solvav eestlastest ametnikele, müüjatele kehtestatud eesti keele oskuse nõue peaks olema solvav eestlastest müüjatele, politseinikele ja päästjatele kehtestatud eesti keele oskuse nõue peaks olema solvav eestlastest politseinikele ja päästjatele. Ma ei ole kuulnud, et keegi oleks eesti keele oskuse nõuet kunagi selliselt tõlgendanud, kuigi töötajate eesti keele oskuse nõuded kehtivad alates 1989. aasta jaanuarist, kui ENSV Ülemnõukogu võttis vastu Eesti NSV keeleseaduse.

Ka ei ole esitatud ühtegi mõistlikku selgitust, miks ja kuidas on nõue, mis aastal 2015 ei olnud solvav, muutunud aastaks 2022 solvavaks.

Keelenõude kehtestamisele ühistranspordiseaduses eelistab MKM pigem keeleameti määratavaid sanktsioone. MKM põhjendab:

Keelenõuete täitmise meetmed on Keeleameti poolt tehtavad ettekirjutused ja määratav sunniraha ning väärteomenetluse korras määratavad karistused.

MKM sedastab ka:

Keeleseaduses toodud keelenõue on sõltumatu nõue teenindajakaardist ja keelenõude mittetäitmine ei peaks andma alust teenindajakaardi andmisest keeldumiseks või selle kehtetuks tunnistamiseks. Selline lähenemine on muu hulgas analoogne ka teiste teenindussektori valdkondadega – nt kui jaekaubanduses on sätestatud tegevusloa nõue, siis ei ole KeeleS kohane keelenõue tegevusloa andmisest keeldumise või selle kehtetuks tunnistamise aluseks.

Jääb arusaamatuks, mismoodi on „keeleseaduses toodud keelenõue sõltumatu nõue teenindajakaardist“, kui teenindajakaart antakse konkreetsele isikule, kes juhib autot ning peab kliendi viima turvaliselt punktist A punkti B. Niisamuti võiks väita, et auto juhtimise oskuse nõue on sõltumatu nõue juhiloast, ning juhiluba tuleks väljastada kõikidele soovijatele ning hiljem liiklusõnnetuste statistika alusel otsustada, kas nõuda õnnetuse põhjustajalt ka piisava sõiduoskuse omandamist.

Järelevalves tähendab praegune olukord, et taksojuhi teenindajakaart väljastatakse kõikidele soovijatele, ka neile, kes eesti keelt ei oska. Keelenõuded rakendatakse hiljem kliendikaebuste laekudes ettekirjutuste, sunnirahade ja trahvidega. Selline praktika ei ole kuigi tõhus ning on riigi vaates üpris ebajärjekindel. Kuidas teisiti kirjeldada olukorda, kus kõik soovijad

tunnistatakse nõuetele vastavaks ning samas soovitatakse mingit hulka nõuetele vastavaid teenindajakaardi omanikke trahvida, kuna nad ei vasta nõuetele.

Nii MKM kui ka mitmed partnerid leiavad, et ebapiisava keeleoskusega taksojuhtide peale esitatud kaebuste hulk ei ole piisav põhjendus taksojuhtide keeleoskuse kehtestamiseks ühistranspordiseaduses. MKM selgitab:

Ei saa nõustuda sellega, et 40-50 inimese /.../ puuduliku keeleoskuse probleemi lahendamiseks kehtestatakse keeleoskuse tõendamise nõue 18 000-le inimesele.

Eelnõu seletuskirjas on selgitatud, et Keeleametile laekub aastas 40–50 kaebust ebapiisava eesti keele oskusega taksojuhtide kohta. See aga ei näita probleemi tegelikku ulatust. Enamik pettunud kliente ei hakka riigilt abi otsima, vaid loobub teenuse kasutamisest või vahetab teenusepakkujat. Paljudel on ka negatiivne kogemus: kui nad ei esita Keeleametile menetluse alustamiseks vajalikke andmeid (taksojuhi nimi, isikukood, sõiduki registreerimisnumber), ei ole võimalik kaebust menetleda. Isegi kui kõik vajalikud andmed on olemas, kontrollib Keeleamet keeleoskust ja teeb juhile ettekirjutuse omandada keeleseaduse alusel nõutud keeleoskus<sup>9</sup>, keeleoskamatu taksojuht jätkab aga tegevust, sest ükski õigusakt seda ei takista. Kuna teenindajakaardi väljastamisel isikult eesti keele oskust ei nõuta, ei ole keeleoskuse puudumine aluseks teenindajakaart tühistada. Ettekirjutus, sunniraha ega trahv ei täida eesmärki tagada taksoteenuse kasutajale eestikeelne teenindamine.

Omajagu pentsik on eeldus, et kvaliteetse eestikeelse teenuse saamiseks peab inimene esitama kuskile kaebuse, klient peab olema valmis koguma teenusepakkuja andmeid, et need siis kaebuse lahendamiseks Keeleametile esitada. Huvitav on märkida, et need, kes on oma ebameeldivast sõidukogemusest ajakirjanduses kirjutanud<sup>10</sup>, ei ole Keeleametile kaebust esitanud.

HTMi eelnõule heidetakse ette ka puudulikku mõjuhinnaangut. Sellega on raske nõustuda, eriti kui vaadata mõjuhinnaangut ühistranspordiseaduse seletuskirjas, millega 2015. aastal teenindajakaardi taotleja keelenõue esimest korda kehtestati. Toona koosnes mõjuhinnaang vaid kahest lausest, kusjuures selles käsitletakse nii keeleoskuse andmete kui ka õigusrikkumiste andmete kontrollimist:

Näiteks aitab see vältida eesti keelt mitteoskavate ja varasemalt tõsiseid õigusrikkumisi toime pannud isikute töötamist sõidukijuhina taksoveol. Seega on tegemist dokumendiga, mis aitab parandada taksoveoteenuse kvaliteeti.

Taksoteenuse kvaliteet vajabki parandamist. Praeguses olukorras, kus suur osa nn äpitaksojuhtidest ei oska eesti keelt ega plaanigi seda õppida, on olukorda võimalik parandada vaid keelenõude taastamisega ühistranspordiseaduses.

<sup>9</sup> KeeleS § 23 lg 4 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse määruse nr 84 § 7 p 10 kohaselt nõutakse ühissõidukite juhtidelt, sh taksojuhtidelt eesti keele oskust tasemel B1.

<sup>10</sup> **G. Trumsi.** [Neeme Raud jubedast taksosõidust: see oli kõige räigem kogemus, eriti kui jutt läks veel eestlastele.](#) – Postimees 08.10.2022; **J. Väljaots.** [Ukraina taksojuhi kannatused vabas Eestis.](#) – Postimees 10.11.2022; **M. Klein.** [Kas Eestist saab vene- või ingliskeelne riik?](#) – Postimees 15.01.2023.

Kooskõlastustabelis on ka Bolt Technology OÜ seisukoht, mille kohaselt võib eelnõu olla vastuolus Eesti Vabariigi põhiseadusega<sup>11</sup>. Ettevõtte peab silmas seda, et platvormitöötajate, sh digiplatvormi vahendusel teenust pakkuvate taksojuhtide eesti keele oskuse nõue võib piirata ettevõtlusvabadust, mis on sätestatud põhiseaduse §-s 31. Samas ei ole ettevõtlusvabadus põhiseaduse § 31 mõttes absoluutne vabadus, millele ei tohiks riik kehtestada mitte mingisuguseid piiranguid. Põhiseaduse § 31 ütleb:

Eesti kodanikel on õigus tegelda ettevõtlusega ning koonduda tulundusühingutesse ja -liitudesse. Seadus võib sätestada selle õiguse kasutamise tingimused ja korra.

Samuti leiab Bolt Technology OÜ, taas ilmselt nn äpitaksojuhte silmas pidades, et:

Eelnõu juures ei ole arvesse võetud asjaolu, et infoühiskonna teenuste puhul on tegemist teenusega, mida kantakse üle, edastatakse ja võetakse vastu täielikult üksnes elektrooniliste sidevahendite abil (infoühiskonna teenuse seaduse § 2 p 1).

Siin aga tuleb teha vahet infoühiskonna teenusel ning teenusel, mida osutab taksojuht. Infoühiskonna teenuse seaduse<sup>12</sup> § 2 p 1 selgitab, mida mõeldakse infoühiskonna teenuse all:

*infoühiskonna teenus* – teenus, mida osutatakse majandus- või kutsetegevuse raames teenuse kasutaja otsesel taotlusel ja mille puhul andmeid töödeldakse, säilitatakse ja edastatakse digitaalkujul andmete töötlemiseks ja säilitamiseks mõeldud elektrooniliste vahendite abil, kusjuures osapooled ei viibi üheaegselt samas kohas. Infoühiskonna teenus peab olema täielikult üle kantud, edastatud ja vastu võetud elektrooniliste sidevahendite abil.

Nii võib teenust, mida osutab Bolt Technology OÜ taksojuhile, pidada infoühiskonna teenuseks, kuna kogu suhtlus toimub elektrooniliste sidevahendite abil. Kuid pole võimalik väita, et taksojuht osutab oma kliendile teenust nutiseadme vahendusel. Ka nn äpitakso füüsilisest isikust juht istub päris autos, niisamuti nagu tema füüsilisest isikust klient, ning teenust osutatakse reaalses ruumis, mitte virtuaalmaailmas. Seetõttu ei saa taksoteenust käsitada infoühiskonna teenusena isegi juhul, kui klient tellib takso nutitelefoni äpiga.

### **Teenindajakaardi taotleja peaks eesti keelt oskama**

Taksojuht vastutab peale iseenda ka reisija turvalisuse eest. Tema eesti keele oskus peab võimaldama tal aru saada eestikeelsetest liikluskorraldusvahenditest, ta peab suutma selgitada kliendile nõudeid teenuse kasutamisel, nt turvavöö ja lapse turvatooli kasutamise nõudeid või seda, mitu inimest taksosse mahub, kuhu panna pagas, mida võib pagasis vedada ja mida mitte. Liiklusõnnetuse korral peab taksojuht suutma ühendust võtta politsei, päästemeeti või kiirabiga, andma adekvaatseid selgitusi, andma vajaduse korral kliendile esmaabi, esitama talle küsimusi ja saama kliendi vastustest aru, et välja selgitada tema seisund.

Klient, politsei ega kiirabi ei ole kohustatud oskama taksojuhi keelt, eriti sellistel juhtudel, kui taksojuht ei oska eesti, vene ega inglise keelt. Küll aga on taksojuht kohustatud oskama riigikeelt teenuse pakkumiseks ja ohuolukordade lahendamiseks vajalikul tasemel. Seda tuleks kontrollida enne, kui sõidukijuht saab õiguse taksoteenust osutada.

<sup>11</sup> [RT I, 15.05.2015, 2.](#)

<sup>12</sup> [RT I, 06.08.2022, 22.](#)

Praegu aga valitseb olukord, kus riik annab ühistranspordiseaduse alusel kõikidele keeleoskamatutele juhtidele õiguse taksoteenust osutada. Siis aga tuleb mängu keeleseaduse alusel kehtestatud keelenõuete määrus ning Keeleametil tuleb kaebuse korral kontrollida, kas taksojuht oskab nõuetekohaselt eesti keelt.

Teateid keeleoskamatute taksojuhtide kohta saab nii Keeleamet kui ka Tallinna Munitsipaalpolitsei Amet (MuPo), kes teenindajakaarte väljastab.

2022. aasta detsembris pöördus Keeleamet MuPo poole küsimusega, kui palju laekub neile kaebusi ebapiisava keeleoskusega taksojuhtide kohta. Oma vastuses<sup>13</sup> teatas amet:

Kahjuks puudub Tallinna Munitsipaalpolitsei Ametil ametlik statistika kaebuste osas, mis puudutavad taksojuhtide eesti keele oskust, kuid saab nentida, et sellised kaebused on igapäevased ning tegemist on laialdase probleemiga.

Ka Keeleametile esitatud kaebused kinnitavad, et taksoteenuse osutamine eeldab taksojuhi ja kliendi reaalselt suhtlust ning taksojuht peab oskama eesti keelt.

Eriti drastiline lugu hargnes 2022. aasta detsembris laekunud kaebusest. Eestisse elama asunud hiinlanna oli eesti keele ära õppinud, et meie ühiskonnas hakkama saada. Ta tellis Bolti takso, et sõita raudteejaamast sadamasse. Taksojuht ei osanud eesti keelt ega tundnud ka linna, eksis üsna lühikesel teelõigul ära, ei saanud kliendi eestikeelsetest ega ka ingliskeelsetest selgitustest aru. Klient jäi seetõttu Helsingi laevast maha. Kaebusest selgub, et see oli inimese jaoks isiklik tragöödia. See on ainus näide, kus ajakirjanduses avaldatud juhtumi kohta<sup>14</sup> laekus Keeleametile kaebus, kuid kaebust ei esitanud pettunud klient, vaid seda tegi tema tuttav.

Teine kaebaja teatas, et kasutas viimati Bolti taksot ja juht ei osanud ei eesti, inglise ega vene keelt. Kolmas kirjutas:

Olen päris tihe Bolti/Wolti kasutaja, umbes 80% kordadest on suhtlemine venekeelne või täiesti olematu, kuna teisi keeli teenusepakkuja ei valda.

Neljas kirjutas:

Tellisin endale Tallinna sadama A-terminali ette takso. Valisin selleks kindla „pick-up“ koha, milleks oli A-terminali ees asuv taksode peatumisala, invaparkimiskohtade läheduses. Juht seevastu parkis omavoliliselt hoopis kuhugi eemale parklasse ja rakenduse vahendusel saabus teavitus, et tema on nüüd kohal. Proovisin taksojuhiga esmalt ühendust saada Bolt rakenduse „Internet call“ funktsiooni abil, mis sisuliselt kujutab endast telefonikõnet. See võeti võõrkeeles vastu, ja kõne sekund hiljem ka katkestati, niipea kui hakkasin eesti keeles rääkima. Seejärel saabus Bolt rakenduse kaudu ingliskeelse sisuga sõnum – „I'm here“. Tegin katse küsida olukorra kohta rohkem infot inglise keeles, mille peale tuli mulle hoopis venekeelne sõnum, mis ei omanud üldse minu küsimustega mingitki seost (juht ei saanud aru ei eesti keelest ega ka inglise keelest). Olukord lõppes sellega, et olin sunnitud ise kõndima sinna, kuhu juht otsustas auto parkida ja mult võeti veel ooteaja tasu ka! Juhipoolded selgitused jäidki saamata ja sõnagi eesti keelt ei tulnud.

---

<sup>13</sup> Tallinna Munitsipaalpolitseiameti 16.12.2022 kiri nr 6.5-1/10961 – 2.

<sup>14</sup> **I. Tenno.** [Umbkeelsete taksojuhtide piinad tuleks ühemõtteliselt lõpetada](#). – Postimees 20.02.2023.

Kaebuste loetelu võiks jätkata, neid leiab ka sotsiaalmeedia postituste hulgast. Küllap on igal taksoteenuseid kasutanud inimesel taolisi näiteid omast käest võtta.

Nii Keeleametile laekunud kaebused kui ka ajakirjanduses ilmunud arvamused ja intervjuud kinnitavad, et taksojuhtide keeleoskusega seonduv on praegu reguleeritud ebapiisavalt ning teenindajakaardi taotlemine tuleks taas siduda keeleoskuse tõendamise nõudega, nagu see oli ühistranspordiseaduses kuni 2016. aasta märtsikuuni.