

Liikenne- ja viestintäministeriö

Arviomuistio

Taksilainsäädännön muutosehdotuksista



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONS MINISTERIET

Sisältö

| | | |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. | Johdanto | 5 |
| 1.1 | Hankkeen tausta ja tavoitteet | 5 |
| 1.2 | Takseja koskevan sääntelyn taustaa | 6 |
| 1.3 | Taksiliikennemarkkinoiden nykytila | 7 |
| 1.4 | Näkemyksiä kuluttajakyselyistä | 10 |
| 2. | Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset..... | 14 |
| 2.1 | Asian esittely ja nykytila | 14 |
| 2.2 | Ajoluvan saamisen esteenä huomioitavat rikokset..... | 15 |
| 2.3 | Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen | 17 |
| 2.4 | Taksinkuljettajan koulutus | 18 |
| 2.5 | Taksinkuljettajan koe..... | 20 |
| 2.6 | Taksinkuljettajan terveystietojen täyttyminen | 24 |
| 3. | Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset | 25 |
| 3.1 | Asian esittely ja nykytila | 25 |
| 3.2 | Hyvämaineisuuden estävät rikokset..... | 26 |
| 3.3 | Yrittäjäkoe | 29 |
| 3.4 | Koulutusta tarjoavien organisaatioiden valvonta | 31 |
| 4. | Taksien tunnistaminen ja valvonta | 35 |
| 4.1 | Asian esittely ja nykytila | 35 |
| 4.2 | Värillinen rekisterikilpi..... | 36 |
| 4.3 | Ajoneuvon rekisteröiminen luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan | 37 |
| 4.4 | Rekisteritunnuksen kytkeminen taksiliikennelupaan | 40 |
| 4.5 | Julkiset tiedot taksitoimijoista | 41 |
| 4.6 | Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista..... | 42 |
| 5. | Taksimatkasta kerättävät tiedot ja harmaan talouden torjunta | 44 |
| 5.1 | Asian esittely ja nykytila | 44 |

| | | |
|-----------|------------------------------------------------------------|-----------|
| 5.2 | Vaihtoehtoiset toimenpiteet..... | 46 |
| 5.3 | Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen..... | 49 |
| 6. | Saatavuus | 53 |
| 6.1 | Asian esittely ja nykytila | 53 |
| 6.2 | Ajovuoroista ja päivystyspaikoista sopiminen | 54 |
| 6.3 | Päivystyksen hankkiminen julkisin varoin..... | 57 |
| 7. | Keskeiset muutosehdotukset..... | 59 |
| 7.1 | Ehdotetut muutokset | 59 |
| 7.2 | Muut toimet | 61 |
| 8. | Jatkovalmistelu ja ohjeita lausunnonantajille | 63 |

Liikenne- ja viestintäministeriö

Toukokuu 2024

1. Johdanto

1.1 Hankkeen tausta ja tavoitteet

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa *Vahva ja välittävä Suomi*¹ on linjattu takseja koskevasta lainsäädäntöhankkeen toteuttamisesta. Hallitusohjelmassa lainsäädäntöhankkeen tavoitteeksi on asetettu vahvistaa kuluttajien luottamusta taksiliikenteeseen, edistää taksien saatavuutta, huomioida eri asiakasryhmät koko maassa sekä tehostaa taksiliikenteen valvontaa ja kitkeä harmaata taloutta.²

Hankkeen tärkeimpänä tavoitteena on luottamuksen palauttaminen taksialaan. Tavoitteena on varmistaa, että kaikki toimivat yhteisten pelisääntöjen mukaan maksamalla verot, veloittamalla matkoista oikein ja noudattamalla muutoinkin taksitoiminnalle asetettuja sääntöjä. Alan arvostus nousee, kun asiakkaat luottavat taksinkuljettajien ammattitaitoon, taksimatkojen turvallisuuteen ja kuljettajien kykyyn huolehtia erilaisten asiakkaiden tarpeista. Arviomuistion on tarkoitus tuottaa tietoa päätöksentekijöille sääntelyn muutostarpeista sekä mahdollistaa jatkovalmistelun tarkempi suunnittelu ja tavoitteenasettelu.

Arviomuistiossa tarkastellaan ensisijaisesti sääntelyn mahdollistamia keinoja vaikuttaa alan toimintaan ja toimijoihin. Muistiossa arvioidaan taksialaa koskevia liikenteen palveluista annetun lain (320/2017, jäljempänä liikennepalvelulaki) säännösten ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (jäljempänä Traficom) määräysten muutostarpeita ja esitellään muutosehdotuksia. Lisäksi arvioidaan alan toimintatapoja, viranomaisten yhteistyötä sekä muita keinoja, joilla voitaisiin puuttua alan ongelmakohtiin, kuten niin sanottuun harmaaseen talouteen tai taksien saatavuuden parantamiseen myös harvempaan asutuilla alueilla.

Hankkeen esivalmisteluvaihe käynnistyi syksyllä 2023 liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranteen, taksialan toimijoiden ja muiden sidosryhmien edustajien pyöreän pöydän keskustelulla. Hankkeen valmistelua on jatkettu liikenne- ja viestintäministeriössä (jäljempänä myös LVM) virkatyönä yhteistyössä Traficom (jäljempänä myös Traficom) kanssa. Arviomuistiosta on mahdollisuus antaa lausuntopalautetta lausuntokierroksella. Etenkin palautetta ehdotusten vaikutuksista toivotaan alan toimijoilta.

¹ Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023. *Vahva ja välittävä Suomi*. Valtioneuvoston julkaisu 2023:58.

² Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma (2023), s. 120.

1.2 Takseja koskevan sääntelyn taustaa

Liikennepalvelulakiin on koottu yhteen valtaosa liikennemarkkinoita koskevasta lainsäädännöstä. Liikennepalvelulaki tuli voimaan vaiheittain vuoden 2018 ja alkuvuoden 2019 aikana.

Liikennepalvelulain valmistelun tavoitteena oli poistaa liikenteen digitalisaation esteitä. Lakimuutoksilla haluttiin tehdä mahdolliseksi uudenlaisten, asiakaslähtöisten palveluiden syntyminen. Lailla edistettiin uuden teknologian, tiedon hyödyntämisen ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa sekä mahdollistettiin yhtenäiset matkaketjut. Liikennepalvelulakiin yhdistettiin merkittävä osa tieliikenteen henkilö- ja tavaraliikennettä koskevista säännöksistä. Samalla taksiliikenteen sääntelyä kevennettiin.

Taksialan sääntelyä vähentämällä haluttiin mahdollistaa liiketoiminnan sujuva kehittäminen ja kasvattaminen. Lakia valmisteltaessa arvioitiin, että alan kasvua rajoitti kuljettajapula ja alueellisten taksilupien määräsääntely, joista päätettiin luopua. Näillä muutoksilla haluttiin helpottaa uusien toimijoiden tuloa alalle. Liikennepalvelulain myötä taksilupien määräsääntelystä, palveluiden enimmäishintasääntelystä, päivystys- ja asemapaikkavelvoitteesta sekä taksilupien autokohtaisuudesta luovuttiin. Liikennepalvelulaissa tehdyillä muutoksilla haluttiin antaa yrityksille mahdollisuus päättää itse toimintansa laajuudesta, toiminta-alueesta ja -ajoista sekä hinnoista. Näiden muutosten nähtiin tukevan myös uudenlaisten liikkumispalveluiden syntymistä maaseudulle sekä maaseudun taksipalveluiden säilymistä pitkällä aikavälillä, kun alan toimijoille mahdollistettiin kuljetuspalveluiden tarjoaminen joustavasti myös korkeamman kysynnän alueilla.

Liikennepalvelulaki oli erittäin merkittävä muutos markkinalla, jonka toimintaa oli pitkään säännelty hyvin yksityiskohtaisesti. Sääntelyn vapauttaminen näyttää tavoitellulla tavalla tukeneen taksialaa digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntämisessä. Alakohtaisen sääntelyn merkittävään vähenemiseen vaikutti kuitenkin liittyvän myös epävarmuuden lisääntyminen ja tarve sopeutua uudenlaisiin toimintatapoihin. Näistä syistä johtuen liikenne- ja viestintäministeriössä käynnistettiin kesällä 2019 yhteistyössä viranomaisten kanssa taksisääntelyn toimivuuden arviointityö.

Tähän liittyen ns. taksisääntelyn korjaussarja toteutettiin vuosina 2019-2020.³ Hankkeen tavoitteena oli korjata taksitoiminnassa havaittuja epäkohtia, ottaen huomioon erityisesti turvallisuus, harmaan talouden torjunta, hinnoittelun läpinäkyvyys sekä taksien saatavuus. Muutokset tulivat voimaan vaiheittain vuonna 2021. Muutoksilla liikennepalvelulakiin lisättiin sääntelyä mm. taksikuljettajan kokeesta ja sen järjestämisestä, taksinkuljettajien

³ Valtioneuvosto: [Liikennepalvelulain muuttaminen LVM025:00/2019](#); HE 176/2020 vp: [Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta](#).

vapaaehtoisesta erityisryhmien kanssa toimimista tukevasta kuljettajakoulutuksesta, kaikista taksikyydeistä verovalvontaa varten kerättävistä tiedoista, Y-tunnuksesta taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä sekä pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta. Lisäksi täsmennettiin, milloin on käytettävä taksamittaria taksikyydin hinnan määrittelyyn ja velvoite käyttää jatkossa kaikissa takseissa joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka kerää taksikyydeistä laissa edellytetyt tiedot verovalvontaa varten.

1.3 Taksiliikennemarkkinoiden nykytila

Taksiliikennemarkkinoilla keskeisiä toimijoita ovat taksipalveluita tarjoavat taksiryttäjät, taksinkuljettajat sekä välityspalveluiden tarjoajat. Traficom seuraa aktiivisesti taksimarkkinoiden tilaa ja julkaisee vuosittain taksimarkkinoiden tilannekuvan.⁴

Viime vuosina etenkin koronapandemiolla on ollut laaja-alaisia vaikutuksia taksipalvelujen kysyntään. Vuonna 2019 Suomessa tehtiin liki 40 miljoonaa taksimatkaa ja takseilla ajettiin hieman yli 700 miljoonaa kilometriä. Suoritemäärät putosivat neljänneksen seuraavana vuonna palautuakseen hieman vuonna 2021, jolloin kokonaismäärät olivat hieman yli kymmenyksen vuoden 2019 tasoa pienempiä. Vuonna 2019 taksirytysten liikevaihto oli liki 1,2 miljardia euroa. Liikevaihdosta noin 40 prosenttia muodostui julkisen sektorin hankkimista tai korvaamista kuljetuksista ja loput kertyivät yrityksiltä ja kuluttajilta. Kahtena koronan eniten vaivaamana vuotena liikevaihdot olivat noin viidenneksen matalampia ja julkisen rahoituksen osuus niistä kasvoi yli 45 prosenttiin.

Taksiliikennelupien määrä kasvoi vuonna 2018 taksiuudistuksen jälkeen lähes 30 prosentilla noin 12 000:een. Vuoden 2022 loppuun mennessä taksirytysten määrä oli palannut lakimuutosta edeltäneelle tasolle. Vuoden 2021 taksisääntelyn korjaussarjan tuomat uudet edellytykset ja vaatimukset ovat osaltaan vaikuttaneet lupamäärien laskuun. Muutos vapautti mm. koti- ja matkailupalvelut taksiliikenneluvan tarpeesta, muutti taksiliikenteen yrittäjätutkinnon pakolliseksi ja asetti y-tunnuksen pakolliseksi luvanhaltijoille. Toukokuun alussa vuonna 2023 lupia oli voimassa 9 411. Lukuja tulkitessa on syytä huomioda, että voimassa oleva taksiliikennelupa ei aiemmasta poiketen suoraan edellytä taksiliiketoiminnan harjoittamista. Taksirytykset ovat tyypillisesti kooltaan pieniä. Keskimääräinen liikevaihto oli vuonna 2021 hieman alle 60 000 euroa. Markkina onkin hyvin hajautunut. Viiden suurimman toimijan liikevaihto muodosti vuonna 2021 noin 5 prosenttia taksirytysten kokonaisliikevaihdosta.

⁴ Traficom (2023a): *Taksiliikennemarkkinoiden tilannekuva*. Julkaistu 28.6.2023.

Taksinkuljettajien ajolupien määrä on vuodesta 2018 lähtien ollut tasaisessa kasvussa. Vuoden 2023 alussa lupia oli voimassa noin 38 000. Lupamäärään sisältyvät myös passiiviset luvanhaltijat, eli henkilöt, jotka eivät aktiivisesti harjoita taksinkuljettajan ammattia. Tällaisten luvanhaltijoiden määrästä ei ole tarkkaa tietoa.

Myös työvoiman saatavuudella on merkitystä taksiliikennemarkkinoilla. Merkittävää työvoimapulaa esiintyy erityisesti suurimmissa kaupungeissa. Työ- ja elinkeinotoimiston tietojen mukaan avoimia taksinkuljettajapaikkoja on viime aikoina ollut kuukausittain avoimena keskimäärin noin 450. Alalta on poistunut työvoimaa esimerkiksi eläköitymisen takia eikä kuljettajaksi hakeuduta välttämättä tätä korvaavissa määrin. Myös kiristynyt kilpailutilanne saattaa vaikuttaa työstä kertyviin ansioihin ja sitä kautta ammatin houkuttelevuuteen. Riittävän toimeentulon takaamisen vaikeutuminen näkyy osaltaan esimerkiksi vaikeutena saada joustavasti työvoimaa kaikkein kilpailluimmille alueille.

Taksiliikenteen välityspalveluiden tarjoajien tulee toimintaa harjoittaakseen ilmoittautua Traficomille. Toukokuussa 2023 aktiivisia taksiliikenteen välityspalveluiden tarjoajia oli hieman yli 40. Näihin kuuluvat perinteisten välityskeskusten lisäksi sovelluspohjaiset alustatoimijat. Toimintamallien erot ovat digitalisaation myötä kaventuneet, sillä entistä useammalla välityskeskuksella on käytössään kuluttajille suunnattuja mobiili- tai nettipohjaisia tilaussovelluksia.

Vuoden 2018 kesäkuuhun asti taksiajoneuvojen määrä oli sidoksissa taksilupiin, mutta lakiuudistuksen myötä kehityskulut ovat erkaantuneet toisistaan. Liikennepalvelulain voimaan tulon jälkeen siinä missä taksilupien määrä on likimain aiemman tasolla, taksiajoneuvojen määrä on kasvanut hieman yli kolmanneksen. Kasvu on ollut verrattain tasaista niin tavanomaisissa kuin esteettömissä takseissa. Maaliskuun lopussa 2023 henkilöautomallisia takseja oli kaikkiaan 13 720. Vastaavana ajankohtana isoja esteettämiä takseja oli 2 860 ja pieniä vastaavia 1 170. Sähköisen kaluston yleistyminen alkaa näkyä entistä selvemmin. Maaliskuun 2023 lopussa henkilöautomallisia sähköä käyttövoimanaan käyttäviä takseja oli 979. Vuoden 2022 joulukuun ja maaliskuun 2023 välisenä aikana määrä on kasvanut noin 17 prosenttia. Kehityksen odotetaan jatkuvan samansuuntaisena myös lähitulevaisuudessa.

Taksiuudistuksen seurauksena taksien hintasääntely vapautui kesäkuun 2018 jälkeen. Toimijat ovat siitä lähtien voineet vapaasti päättää tarjoamiensa taksipalvelujen hinnat. Traficomien hintaseurannassa toteutuneiden taksimatkojen keskihintojen reaalikehitystä verrataan kesäkuuhun 2018 asti voimassa olleisiin enimmäishintoihin. Manner-Suomen keskimääräinen taksihinta on muuttunut vuoden 2018 kesäkuuhun nähden vain vähän, vaikka alueiden sisällä ja välillä taksihinnoissa esiintyykin paljon vaihtelua. Hintojen lasku Uudellamaalla tasoittaa keskihinnan kehitystä hintojen noustua useissa muissa maakunnissa.

Maaliskuussa 2023 manner-Suomen keskimääräinen taksihinta on, rahan arvon muutos huomioiden, 1,1 prosenttia matalampi kuin vuoden 2018 vertailuhinta. Uudellamaalla keskimääräinen taksihinta on laskenut noin 20 prosenttia, kun taas muualla manner-Suomessa se on tyypillisesti noussut 5–15 prosenttia. Keskeinen hinnan nousua rajoittava tekijä on sovelluksen kautta tilattujen taksimatkojen yleistyminen. Keskihintojen muutos on tyypillisesti ollut pientä alueilla, joissa sovellusajojen määrä on suuri. Tyypillisesti hinnat ovat laskeneet eniten lyhyillä, maksimissaan 5 kilometrin matkoilla.

Taksiliikennemarkkinoiden murrokseen ovat vaikuttaneet useat toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Lakiuudistukset, koronapandemia, digitalisaatio sekä useat makrotaloustekijät ovat vaikuttaneet osaltaan palvelujen kysyntään ja tarjontaan sekä niiden tuottamisen kustannuksiin. Yhdessä tekijät ovat myötävaikuttaneet kilpailun kiristymiseen erityisesti väkirikkaimmilla alueilla.

Kilpailua erityisesti kirittäviä tekijöitä ovat olleet uudet liiketoimintamallit, tarjonnan kasvu ja keskittyminen kysyntälähtöisesti entistä enemmän väkirikkaimmille alueille. Harvaanasutuilla, epäsäännöllisen kysynnän alueilla taksipalveluiden saatavuus ei ole kehittynyt yhtä suotuisasti ja yhteiskunnan korvaamat taksimatkat muodostavat usein valtaosan taksiliikenteestä. Kilpailu asiakkaista on kiristynyt erityisesti suurimmissa kaupungeissa, joissa hinnat uudenlaisten tilaustapojen myötä ovat saattaneet jopa laskea. Toisaalta erityisesti näillä alueilla asiakkaiden tyytymättömyys taksipalveluiden turvallisuuteen ja palvelutasoon on kasvanut Traficomin tekemän palvelutaso-kyselyn perusteella.⁵ Välityspalveluiden tarjoajien välisessä kilpailussa erilaisten strategioiden merkitys on korostunut – eräät kilpailevat selkeämmin hinnalla, kun taas toiset enemmän palvelutasolla. Toimijoiden välisen yhteistyön tiivistymistä on myös havaittavissa, jolla pyritään ennen kaikkea laajentamaan palveluverkon kattavuutta ja tarjoamaan kuluttajalle mahdollisimman paljon valinnanvaraa.

Valtaosa taksirytyksistä on pieniä, korkeintaan muutaman taksin, yrityksiä. Kilpailun kiristyminen omalta osaltaan ohjaa entistä enemmän yhteistyöhön välityspalvelujen kanssa, sillä ulkopuolisena yrittäjänä saattaa olla vaikeampaa saada riittävästi ajoja, kun esimerkiksi Kelan korvaamien kyytien saanti tapahtuu kilpailutetun välityskeskusten kautta. Keväällä 2023 vähintään kaksi kolmesta taksirytyksestä kuuluu välityspalveluiden piiriin.

Taksimarkkinoiden murros on näyttäytynyt kuluttajille eri tavoin. Parhaimmassa tapauksessa kilpailluimmilla alueilla kuluttajat ovat saaneet digitaalisten välineiden avulla enemmän valinnanvaraa, joka on helpottanut palveluntuottajan taksimatkan valintaa esimerkiksi hinnan tai muun ominaisuuden mukaan. Sitä vastoin kansalaisten luottamus taksipalveluihin ei ole kehittynyt kaikilta osin positiivisesti. Ennakko-oletus vakiolaatuisesta,

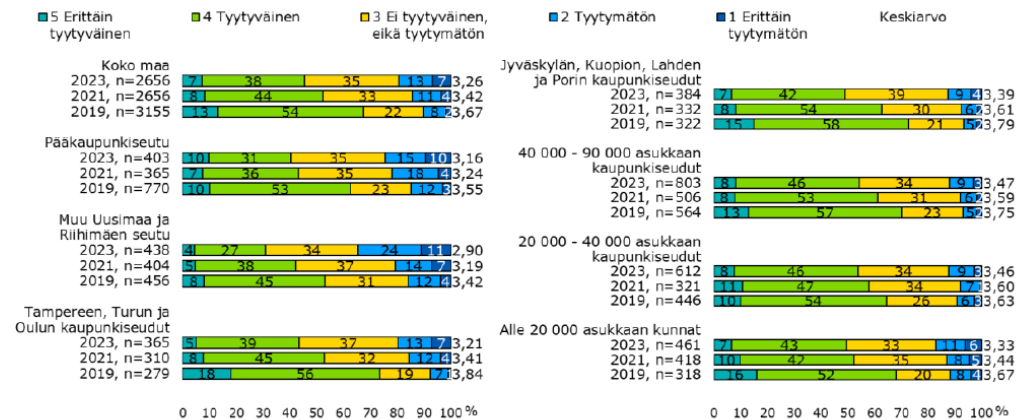
⁵ Traficom (2023b): *Kansalaisten näkemyksiä taksiliikenteen palvelutasosta vuosina 2018 ja 2022*. Julkaistu 13.7.2023.

kohtuuhintaisesta ja aina saatavilla olevasta palvelusta ei kaikissa tapauksissa täyty. Taksisääntelyn uudistuksella haetut tavoitteet tarvitsevat vielä aikaa toteutuakseen. Tämä muutos on vielä kesken sekä kuluttajakäyttäytymisen että toimialan osalta. Kuluttajan oma vastuu on nyt suurempi, mikä vaatii ajattelun muutosta ja opettelemista. Toisaalta toimiala tarjoaa koko ajan enemmän valinnanvaraa ja tuotteistaa taksipalvelua erilaisiin kuluttajatarpeisiin.

1.4 Näkemyksiä kuluttajakyselyistä

Luottamus ja turvallisuus ovat vaikeasti todistettavia ja mitattavia asioita. Näitä voidaan kuitenkin lähestyä esimerkiksi kuluttajakyselyiden kautta. Asiakkaiden kokemuksia taksipalveluista on kartoitettu erilaisilla kyselytutkimuksilla, esimerkiksi Traficomien kyselytutkimukset vuosilta 2019, 2021 ja 2023, joilla selvitettiin kansalaisten tyytyväisyyttä liikennejärjestelmän eri osa-alueisiin.⁶

Uusimassa kyselyssä vuodelta 2023 kansalaiset antavat oman asuinseudun taksipalveluille arvosanan 3,26 (kuvio 1).



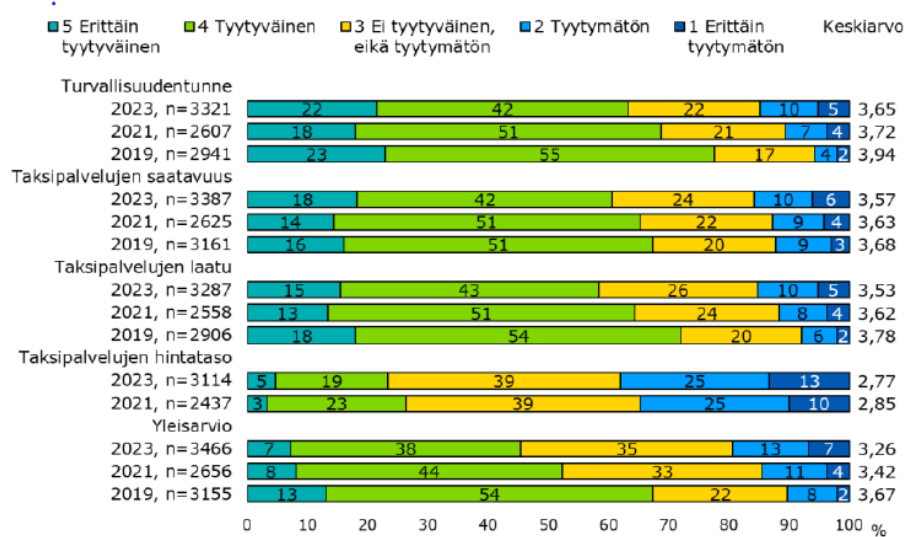
Kuvio 1, Traficom

Tyytyväisyys taksipalveluihin on vähentynyt kaikilla aluetyypeillä vuodesta 2019 ja edelleen vuodesta 2021. Tyytymättömien tai erittäin tyytymättömien kansalaisten osuus on 12–35 % riippuen aluetyypistä. Keskimääräistä tyytymättömämpiä taksipalveluihin ovat pääkaupunkiseudulla, muualla

⁶ <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/julkaisut/kansalaisten-tyytyvaisuus-liikennejarjestelmaan>, Traficom (2024): *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2023*. Traficomien julkaisuja 13/2024. Julkaistu 8.4.2024; Traficom (2022): *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2021*. Traficomien julkaisuja 3/2022. Julkaistu 27.1.2022; Traficom (2019): *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2019*. Traficomien julkaisuja 28/2019. Julkaistu 30.10.2019.

Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla sekä Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvat.

Suurin lasku tyytyväisyydessä vuodesta 2019 vuoteen 2023 on tapahtunut turvallisuudentunteessa (kuvio 2).

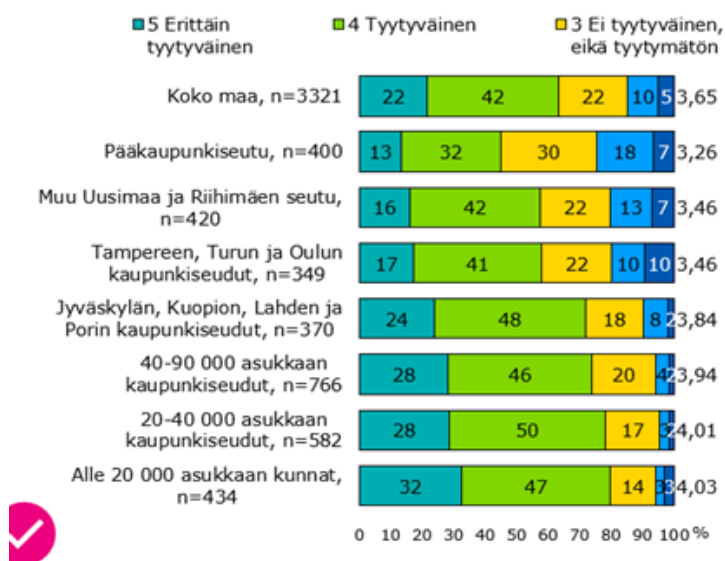


Kuvio 2, Traficom

Maantieteellisesti on kuitenkin selviä eroja (kuvio 3).⁷ Alle 20 000 asukkaan kunnissa, jotka eivät kuulu kaupunkiseutuun, ollaan tyytyväisimpiä taksipalveluiden turvallisuuteen, kun taas pääkaupunkiseudulla turvallisuudentunne oli selvästi alhaisempi kuin koko maan keskiarvo.

⁷ Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään kuvaraportti 2023

Turvallisuudentunne



Kuvio 3, Traficom

Kyselytutkimusten perusteella voidaan todeta, että tavoite luottamuksen palauttamisesta on aiheellinen. Luottamus liittyy läheisesti myös asiakkaiden kokemaan turvallisuuden tunteeseen.

Taksimatkestajien näkökulmasta turvallisuuden kokemukseen voi vaikuttaa muun muassa kuljettajan liikennekäyttäytyminen, kaluston laatu, käyttäytyminen asiakasta kohtaan ja esimerkiksi asiakkaan kokemus huijatuksi tulemisesta tunne kyydin hinnassa tai laadussa. Myös vaikutelma kuljettajan paikallistuntemuksesta ja kielitaidosta saattaa vaikuttaa koettuun turvallisuuden tunteeseen. Käyttäytyminen asiakasta kohtaan ja kuljettajan pätevyys huomioida asiakkaan erityistarpeita korostuu erityisesti liikuntarajoitteisten ja muiden erityisryhmien palveluissa. Koetun turvallisuuden tunteen arvioinnin yhteydessä on syytä tiedostaa, että esimerkiksi mediassa käydyssä keskustelun aikaansaamat mielikuvat saattavat vaikuttaa ihmisten mielikuvaan taksipalvelujen turvallisuudesta. On mahdollista, että esimerkiksi yksittäiset huijaukset, taksien liikenneonnettomuudet tai häiriökäyttämiset ovat saattaneet lisätä yleisemminkin kokemusta taksipalvelujen turvattomuudesta, vaikka palvelujen tosiasiallisessa turvallisuudessa ei olisikaan tapahtunut merkittävää muutosta.⁸ Joten kyse voi olla myös trendistä, jossa yleinen mielipide on negatiivisempi, kuin mitä todellisuus antaisi olettaa.

Myöskään lainsäädännöllä ei voida suoranaisesti vaikuttaa kansalaisten turvallisuudentunteeseen tai luottamukseen, mutta sellaisia lainsäädännön muutoksia voidaan toteuttaa, joilla tavoitellaan näitä vaikutuksia.

⁸ Liikenne- ja viestintäministeriö (2020): Taksisääntelyn toimivuus: Arviomuistio, s.9.

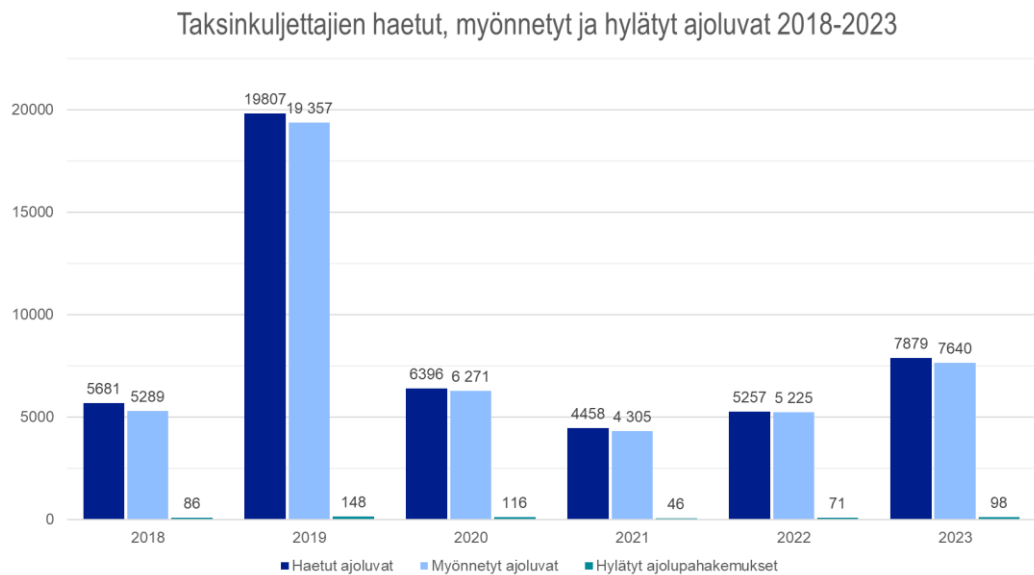
Toimenpiteitä, joilla puututaan alan ongelmakohtiin ja lähetetään viesti siitä, että taksimarkkinoilla on noudatettava yhteisiä sääntöjä, että kuljettajien ammattitaitoon ja turvallisuuteen voidaan luottaa ja että taksimarkkinoilla on tehokas ja toimiva valvonta. Näitä toimenpiteitä käsitellään seuraavissa kappaleissa.

2. Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

2.1 Asian esittely ja nykytila

Liikennepalvelulain mukaan taksinkuljettajalla on oltava taksinkuljettajan ajolupa. Taksinkuljettajan ajolupa on henkilökohtainen ja se koskee kuljettajana toimivan henkilön oikeutta ajaa taksia. Ajoluvat myöntää ja uusii liikennepalvelulain 25 § ja 26 §:n mukaisesti Traficom. Ajolupa on 26 §:n mukaan voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä, tai kuljettajan täytettyä 68 vuotta lupa on voimassa kaksi vuotta sen myöntämisestä.

Alla olevasta kuvaajasta näkee haettujen, myönnettyjen ja hylättyjen taksinkuljettajien ajolupien määrän (kuvio 4).



Kuvio 4, Traficom

Ajoluvan saamisen edellytyksenä on muun muassa vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-ajokorttiluokan ajo-oikeus, yksityisautoilijaa tiukemmat terveysvaatimukset ja taksinkuljettajan kokeen läpäiseminen. Ajokorttien osalta Suomessa myönnetyn ajokortin lisäksi hyväksytään myös muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty ajokortti. Mikäli henkilön ajokortti on muun kuin EU-tai ETA-valtion myöntämä, sovelletaan ajokorttilain (386/2011) sääntöjä ajokorttien hyväksynnästä ja vaihtamisesta (ajokorttilain 60-61§). Jos ajokortti on myönnetty Wienin tai Geneven tieliikennesopimukseen

liittyneessä valtiossa (ns. sopimusvaltiossa)⁹, voi ajokortin vaihtaa tiettyjen edellytysten täytyessä suomalaiseen ajokorttiin ilman kuljettajantutkintoa (ajokorttilaki 60 §). Tämän jälkeen tulee vielä kerryttää vuosi ajokokemusta Suomessa täyttääkseen taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytyksenä olevan vuoden määräajan.

Jos ajokortti on myönnetty jossain muussa kuin sopimusvaltiossa, tulee henkilön suorittaa suomalainen kuljettajantutkinto saadakseen suomalaisen ajokortin (ajokorttilaki 61 §). Tällöin taksinkuljettajan ajoluvan saadakseen on siis ensin suoritettava suomalainen ajotutkinto ja tämän jälkeen kerrytettävä vuosi ajokokemusta Suomessa.

Taksinkuljettajan ajolupaa ei kuitenkaan myönnetä henkilölle, joka on syyllistynyt lähivuosina tiettyihin laissa määriteltyihin rikoksiin.

Kuljettajaan kohdistuvilla vaatimuksilla on pyritty varmistamaan, että kuljettajilla on riittävät taidot ja sellainen terveydentila, ettei matkustajien turvallisuus vaarannu. Taksinkuljettajaa koskevat lupavaatimukset ovat myös osa ennakkovalvontaa, jolla voidaan puuttua taksinkuljettajalta vaadittavaan ammattitaitoon. Tehokkaalla ennakkovalvonnalla voidaan vaikuttaa taksinkuljettajien maineeseen ja kuluttajien turvallisuuteen ja turvallisuudentunteeseen.

Seuraavissa kappaleissa käydään läpi taksinkuljettajan ajoluvan edellytyksiin liittyviä haasteita ja muutosehdotuksia. Kappaleissa käsitellään ehdotuksia taksinkuljettajan ajolupaan liittyvien vaatimusten tiukentamisesta, mahdollisesta taksinkuljettajille säädettävästä pakollisesta koulutuksesta sekä kokeesta ja sen kehittämisestä.

2.2 Ajoluvan saamisen esteenä huomioitavat rikokset

Taksinkuljettajan ajolupaa ei voida myöntää, mikäli hakija on syyllistynyt liikennepalvelulain 25 § 3 tai 4 momentissa lueteltuihin rikoksiin. Laissa on tyhjentävästi lueteltu huomioitavat rikokset. Huomioon otettavia rikoksia ovat mm. rikoslaissa (39/1889) määritellyt seksuaalirikokset, henkeen tai terveyteen kohdistuvat rikokset ihmiskauppaa koskevat rikokset, tietyt omaisuusrikokset ja ryöstöt, huumaisainerikos, tietyt kätkemis- ja rahapesurikokset sekä liikenneturvallisuuteen liittyvät rikokset, ml. rattijuopumus ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta.

Harkitessa luvanhakijan rikostaustan ja henkilökohtaisten ominaisuuksien vaikutusta hänen sopivuuteensa arvioidaan erityisesti henkeen ja terveyteen kohdistuneita tekoja, taipumusta väkivaltaiseen käyttäytymiseen sekä

⁹ [Sopimusvaltiot_paivitetty_25082022.pdf \(ajokortti-info.fi\)](#)

seksuaalirikoksia. Näillä nähdään olevan keskeinen vaikutus matkustajien turvallisuuteen ja henkilökohtaisen koskemattomuuden takaamiseen. Lisäksi kuljettajan luotettavuutta ja sopivuutta taksinkuljettajana toimimiseen arvioidaan muiden rikos- ja sakkorekisteristä ilmenevien tekojen osalta, kuten ajokieltoon johtavien liikenne rikosten, omaisuusrikosten ja huumausainerikosten tuomioiden perusteella. Näillä nähdään olevan keskeinen vaikutus myös liikenneturvallisuuteen.

Taksinkuljettaja toimii asiakaspalvelutyössä ja siksi kuljettajan ammattitaito ja osaaminen vaikuttavat asiakkaiden kokemaan turvallisuuteen ja alaa kohtaan tunnettuun luottamukseen. Tästä syystä esivalmistelussa on selvitetty lisättäväksi ajoluvan saamisen esteeksi tiettyjä rikoksia ja jatkovalmisteluun ehdotetaan otettavan mukaan seuraavia muutosehdotuksia.

Liikennepalvelulain 25 §:n ehdotetaan lisättävän huomioitaviksi rikoksiksi rikoslain aserikoksia käsittelevän 41 luvun mukaisia rikoksia.

Aserikokset nostettaisiin esteeksi ajoluvan myöntämiselle, jotta voitaisiin myös tältä osin ehkäistä väkivaltaista käyttäytymistä sekä lisätä luotettavuutta ja ammatin edellyttämää sopivaksi katsottua toimintaa suhteessa asiakkaisiin ja muihin taksinkuljettajiin.

Lisäksi liikennepalvelulain 25 §:n ehdotetaan lisättävän huomioitaviksi rikoksiksi rikoslain 36 luvun mukaisia rikoksia petoksesta ja muusta epärehellisyydestä sekä 37 luvun mukaisia maksuvälinerikoksia.

Taksinkuljettajan ammatissa käsitellään maksuliikennettä ja huomioimalla tällaiset aikaisemmat rikosteot voitaisiin kohottaa kuljettajan luotettavuutta ja estää harmaata taloutta.

Lisättäessä rikoksia ajoluvan saamisen esteeksi, olisi sillä vaikutusta sellaisten henkilöiden mahdollisuuteen toimia taksinkuljettajana, joilla on tuomio RL 36 tai 37 luvun mukaisista petosrikoksista tai maksuvälinerikoksista sekä RL 41 luvun mukaisista aserikoksista. Ei ole mahdollista arvioida, kuinka moneen potentiaaliseen kuljettajaan muutos vaikuttaisi. Muutoksen avulla ennakkovalvonnassa voitaisiin kuitenkin paremmin puuttua henkilön soveltuvuuteen ja sitä kautta lisätä asiakkaiden kokemaa turvallisuutta. Lisäksi maksuvälinerikoksia sekä petoksia koskevien rikosten huomioimisen arvioidaan vaikuttavan harmaan talouden torjuntaan lisäämällä kuljettajilta vaadittavaa luotettavuutta myös maksuvälineiden käyttämisessä.

Jatkovalmistelussa on kuitenkin tarkkaan arvioitava perusoikeusvaikutuksia etenkin perustuslain 18 §:n elinkeinovapauden kannalta. Huomioon otettavat rikokset on tarkkaan määriteltävä laissa pykäläkohtaisesti. Laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoitusten olennaisen sisällön, kuten rajoittamisen laajuuden ja edellytysten, pitää ilmetä laista ja niiden tulee olla oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään. Koska mainituilla muutosehdotuksilla tähdätään mm. liikenne- ja asiakasturvallisuuden ylläpitämiseen, elinkeinovapauden rajoituksen hyväksyttävyyttä tulisi punnita mm. perustuslain 7 §:ssä taatun henkilökohtaisen turvallisuuden kannalta

sekä perustuslain 9 §:n liikkumisvapauden kannalta ja arvioinnissa tulee ottaa huomioon tarve turvata muiden henkilöiden turvallisuus.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Liikennepalvelulain 246 §:n mukaan poliisi päättää taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisesta määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi. Poliisi vastaa myös ajoluvan haltijan ajoterveydentilan ja ajokyvyn valvonnasta ja voi siihen liittyen päättää tästä valvonnasta aiheutuvista toimenpiteistä siten kuin tässä laissa säädetään.

Jos taksinkuljettajan ajoluvan haltija on syyllistynyt 25 §:n 3 momentissa tarkoitettuihin tekoihin, poliisi peruuttaa ajoluvan määräajaksi, vähintään kahdeksi kuukaudeksi tai enintään viideksi vuodeksi. Määräajan pituudesta määrättäessä otetaan huomioon erityisesti peruuttamisen perusteena olevan teon tai tekojen vakavuus ja teko-olosuhteet. Jos ajoluvan haltija on syyllistynyt mainitun momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuihin tekoihin tai 4 kohdassa esitetyllä tavalla 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja rikoksia vastaaviin rikoksiin, lupa peruutetaan vähintään kuudeksi kuukaudeksi. Jos seuraamuksen kohtuullistamiseksi perustellusta syystä on tarpeen, ajolupa voidaan peruuttaa edellä säädettyä lyhyemmäksi ajaksi.

Jos on todennäköistä, että taksinkuljettajan ajoluvan haltija on syyllistynyt 25 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun rikokseen, ja matkustajien turvallisuus sitä edellyttää, poliisi voi peruuttaa ajoluvan väliaikaisesti. Väliaikainen peruuttaminen on muutoksenhausta huolimatta voimassa, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu. Jos syyte raukeaa, ajolupa on viivytyksettä palautettava haltijalleen, jollei syytä ajoluvan peruuttamiselle muuten ole.

Jos taksinkuljettajan ajoluvan haltija määrätään ajokieltoon toistaiseksi tai jos hän ei enää täytä ajoluvan terveysvaatimuksia, poliisi peruuttaa hänen ajolupansa toistaiseksi.

Taksinkuljettajan ajolupa on luovutettava poliisille, kun ajolupa peruutetaan. Määräajaksi peruutettu ajolupa palautetaan haltijalleen määräajan päätyttyä. Jos ajolupa peruutetaan toistaiseksi, ajoluvan palauttamisen edellytyksenä on, että ajoluvan haltija osoittaa peruuttamisperusteen poistuneen. Ajolupaa ei kuitenkaan palauteta, jos sen voimassaolo on päättynyt. Ennen ajoluvan palauttamista luvanhaltijan sopivuus on arvioitava uudelleen 25 §:n mukaisesti. Mainitun pykälän 3 ja 4 momentissa tarkoitetuista teoista otetaan huomioon ne, jotka ovat tulleet lupaviranomaisen tietoon ajoluvan peruuttamisen jälkeen.

Poliisi voi antaa varoituksen ajoluvan määräaikaisen peruuttamisen sijaan, jos ajoluvan peruuttamista on pidettävä kohtuuttomana seuraamuksena, eikä teon ole katsottava osoittavan piittaamattomuutta taksinkuljettajan vastuista

ja velvollisuuksista tai yleensä säännösten ja määräysten noudattamisesta taikka hänelle aiemmin määräytyistä seuraamuksista.

Esivalmistelun aikana on ehdotettu, että poliisi voisi peruuttaa ajoluvan myös pysyvästi. **Ehdotetaan jatkovalmistelussa selvitettäväksi ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja.**

2.4 Taksinkuljettajan koulutus

Ennen liikennepalvelulain voimaantuloa taksiliikenteessä toimivan kuljettajan kelpoisuusvaatimuksista säädettiin taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetussa laissa (695/2009). Ajoluvan saaminen edellytti erillisen taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen hyväksytyä suorittamista. Ammattitaidon osoittamiseksi ajoluvan hakijan oli täytettävä koulutusta ja paikallistuntemusta koskevat vaatimukset. Alalle tulevalta vaadittiin 30 tunnin peruskoulutus ja taksinkuljettajan koe. Koulutukseen sisältyi taksinkuljettajan tehtävässä vaadittavia tietoja, taitoja ja osaamista koskevia oppiaiheita.

Liikennepalvelulain yhtenä tavoitteena oli helpottaa uusien kuljettajien alalle tuloa toimialaa vaivanneen kuljettajapulan helpottamiseksi.

Liikennepalvelulaissa taksinkuljettajien koulutusvaatimuksista luovuttiin ajoluvan saamisen edellytyksenä ja tilalle tuli taksiliikenneluvan haltijan velvollisuus huolehtia kuljettajien osaamisesta.¹⁰ Nykyisessä lainsäädännössä ei ole tällä hetkellä pakollista koulutusta koskevaa sääntelyä. Taksinkuljettajan ammattiin pääsee suorittamalla hyväksytyksi taksinkuljettajilta vaaditun kokeen.

Useat välityskeskukset ja isoimmat taksiyritykset edellyttävät kuljettajiltaan yrityksen sisäisen koulutuksen käymistä. Välityskeskusten ja taksiyritysten tarjoaman koulutuksen opetussisältöä tai käytännön toteutusta ei kuitenkaan säännellä, minkä vuoksi koulutusten opetussisältö ja taso saattavat vaihdella. Alalla on tällä hetkellä paljon kuljettajia, jotka eivät työssä aloittaessaan ole käyneet mitään taksinkuljettajan ammattiin liittyvää koulutusta. Tämä on voinut osaltaan vaikuttaa asiakaskokemukseen ja taksialan yleiseen maineeseen kielteisesti.

Taksisääntelyn edellisessä tarkastelussa lakiin lisättiin erityisryhmien kuljettajakoulutus, jota ei kuitenkaan säädetty pakolliseksi. Vaikka koulutus koskee vain erityisryhmien kuljettamista, pätevät monet koulutuksen opit ja aiheet myös ns. tavanomaisiin ajoihin. Useat julkiset toimijat myös edellyttävät erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käymistä julkisten kyytien kilpailutuksissa, mikä on osaltaan lisännyt koulutuksen suorittamista. Olisi kuitenkin tarkoituksenmukaista edellyttää kaikilta kuljettajilta yleisempää koulutuksen käymistä. Jatkovalmisteluun ehdotetaan otettavan mukaan seuraavia muutosehdotuksia.

¹⁰ HE 161/2016 vp: [Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi](#), s.80.

Nykyistä lainsäädäntöä ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiin lisättäisiin säännös pakollisen taksinkuljettajan vähintään 21 tunnin koulutuksen suorittamisesta taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi. Tämän lisäksi edellytettäisiin yhä taksinkuljettajan kokeen hyväksytyä suorittamista, kuten nykyisessäkin lainsäädännössä. Jatkovalmistelussa on tarkennettava mm. koulutuksen kesto, sisältö, järjestämistapa ja sitä koskeva valvontaa.

Eryisryhmien kuljettajakoulutuksen osalta ei tehtäisi muutoksia, vaan erityisryhmien kuljettajakoulutus säilyisi vapaaehtoisena, mutta sen sisältöä voitaisiin muokata tarpeen mukaan Traficomien määräystä muuttamalla.¹¹

Ehdotetulla muutoksella pyrittäisiin vaikuttamaan mm. taksinkuljettajan ammatin houkuttelevuuteen ja taksikuljettajien pysymiseen alalla. Koulutuksella voitaisiin vaikuttaa asiakaskokemukseen ja siten alan arvostukseen sekä luottamukseen. Koulutuksella varmistettaisiin alalle tulevien riittävä kielitaito, tai ainakin sillä voitaisiin puuttua selviin kielitaidon puutteisiin. Koulutus antaisi kuljettajille perustiedot myös erityisryhmien tarpeista ja erityisryhmiä kuljettaessa huomioitavista seikoista. Lisäksi koulutus parantaisi kuljettajien tietoa oikeuksistaan muun muassa palkkauksen, lomaoikeuksien ja työsopimuksien osalta sekä kuljettajien tietoja harmaan talouden torjunnasta. Koulutuksella pyritään myös lisäämään ammattitaitoa ja asiakaspalvelutuntemusta, joilla vaikuttaa asiakkaiden kohtaamiseen ja sitä kautta turvallisuuden ja luotettavuuden lisäämiseen.

Koulutuksen keston määrittelyssä tulisi huolehtia, että se ei muodostuisi liian työlääksi ja pitkäksi jolloin myös osa-aikaiseksi taksinkuljettajaksi olisi jatkossakin houkuttelevaa ja mahdollista ryhtyä.

Mikäli taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi edellytettäisiin jatkossa pakollista koulutusta, olisi sillä todennäköisesti vaikutusta uusien kuljettajien alalle tuloon ja siten taksiyritysten kannalta myös kuljettajien saatavuuteen. Nykyisin tarjolla olevien taksiyrittäjäkoulutusten veroton tuntihinta vaihtelee suppean otoksen mukaan noin 10-20€ välillä. Pakollisen koulutuksen palauttaminen todennäköisesti kasvattaisi alalle tulon kustannuksia jonkin verran, joskin uuden työntekijän kouluttamisesta aiheutuvat kustannukset ovat yrittäjälle vähennyskelpoista kulua. Palkkasuhteessa olevien kuljettajien osalta kustannus voisi myös mahdollisesti kohdistua alalle tuleville uusille kuljettajille. Kustannuksen merkittävyys riippuu siis sekä siitä, kohdistuuko se yritykselle vai uudelle kuljettajalle itselleen että siitä, kuinka laajaa joukkoa kuljettajia muutos koskee.

On kuitenkin huomionarvoista, että vuonna 2010, kun nyt jo kumottu laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä tuli voimaan, nähtiin riskinä, että lisääntyneet kustannukset vaikuttaisivat kielteisesti kuljettajien saatavuuteen.

¹¹ Traficomien määräys taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta. (TRA-FICOM/390977/03.04.03.00/2020).

Vuonna 2010 uusien ajolupien määrä laskikin huomattavasti verrattuna edelliseen vuoteen. Syy tähän oli todennäköisesti tulevan lakimuutoksen ennakkointi, mistä johtuen vuonna 2009 ajolupia haettiin runsaasti enemmän kuin aikaisempina vuosina. Vuonna 2011 määrät tasaantuivat ja uusien alalle tulevien kuljettajien määrä pysyi tasaisena vuoteen 2017 saakka.¹²

Myös jo alalla olevien erillinen jatkokoulutus on noussut välillä esiin mahdollisuutena huolehtia kuljettajien ammattitaidosta. Jatkokoulutusta edellytetään esimerkiksi ammattipätevyyden puolella kuorma- ja linja-auton kuljettajille, jonka voimassapitämiseksi tulee Suomessa käydä viisi jatkokoulutuspäivää, joiden suorittaminen tarkastellaan aina ammattipätevyyttä uusiessa. Esimerkiksi myös jo kumotussa laissa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä oli alalla toimivien kuljettajien osaamisen kehittämisen osalta kirjattu, että ammatinharjoittamisen edellytysten ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä liikenneturvallisuuden lisäämiseksi taksinkuljettajan on saatava jatkokoulutusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä koulutuksen osissa. Koulutus noudatti hyväksytyä koulutusohjelmaa ja siitä oli tarkemmin säädetty asetuksella. Pakollinen jatkokoulutautuminen ei ole kuitenkaan nyt ensisijaisena keinovalikoimassa, mutta on tunnistettu yhtenä vaihtoehtona lisätä ja ylläpitää ammattitaitoa.

Yhtenä merkittävänä jatkovalmistelun kysymyksistä pakollisen koulutuksen säätämässä olisi sen soveltaminen ja siirtymäsäännökset. Tällä hetkellä taksimarkkinoilla toimii sekä sellaisia kuljettajia, jotka ovat käyneet pakolliset koulutukset jo aiemman taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain mukaisesti, että kuljettajia jotka ovat tulleet alalle liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Vuoden 2018 jälkeen alalle on tullut yli 24 000 taksinkuljettajaa. Liikennepalvelulain jälkeen alalle tulleet kuljettajat ovat kuitenkin voineet toimia markkinoilla kuljettajina jo useita vuosia, jolloin heille on kertynyt osaamista harjoittamastaan ammatista, jolloin jonkinlainen kevennetty koulutus alalle jo oleville voisi olla vaihtoehtona. On tarkkaan selvitettävä, keitä ja miten mahdollinen pakollinen koulutusvaatimus koskisi ja minkälaisilla siirtymäsäännöillä sekä näiden vaikutus perustuslain 6 §:n mukaiseen yhdenvertaisuuteen ja 18 §:n mukaiseen elinkeinovapauteen.

2.5 Taksinkuljettajan koe

Ajoluvan saamiseksi hakijan on myös suoritettava hyväksytysti liikennepalvelulain 25 a §:ssä tarkoitettu taksinkuljettajan koe. Taksinkuljettajan koe suoritetaan sähköisenä teoriakokeena Traficomin palveluntuottajan palvelupisteessä.

Taksinkuljettajan kokeella mitataan taksinkuljettajan perusosaamisen hallitsemista sekä taksiliikenteen keskeisen sääntelyn tuntemusta. Kokeessa

¹² Myönnettyjen ajolupien määrän kehitystä alkaen vuodesta 2010 voi tarkastella Traficomin tilastopalvelusta osoitteesta https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikenteen-koulutukset-ja-kokeet_

on lain mukaan oltava kysymyksiä matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Traficom on lisäksi antanut määräyksen taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista, käsittäen kokeen sisältöä ja toteutusta sekä kokeeseen ilmoittautumista.¹³

Koekysymysten vuotoa on viime aikoina lisääntynyt etenkin pääkaupunkiseudulla. Tähän voidaan osaltaan puuttua Traficomien määräystä muuttamalla. Nykyisin koe on yksiosainen ja kokeen suorittaja käy läpi kokeessa yhteensä 50 kysymystä. Koerakennetta muuttamalla esimerkiksi kaksiosaiseksi (30 + 30 kysymystä) voidaan vaikuttaa siihen, kuinka suureen osaan koemateriaalista pääsee käsiksi yhdellä koekerralla. Tämän on arvioitu pienentävän koekysymysten vuotoa kentälle. Traficomien määräystä muuttamalla myös koekysymyksiin ja vaativuustasoon voidaan vaikuttaa.

Myös vilpin ehkäisyä tulisi tehostaa. Liikennepalvelulain 246 a § 1 momentin mukaan, jos henkilön havaitaan kokeen aikana syyllistyvän vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Tälläkin hetkellä on tilanteita, jossa vilppiä on havaittu jälkikäteen, mutta kokeen suorittaja on ehtinyt suorittaa kokeen loppuun ennen kuin asiaan on ehditty puuttumaan. Olisikin tarkoituksenmukaista, että myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voitaisiin asettaa seuraamuksia.

Koetilanteen kameravalvonta on ollut käytössä kaikissa teoriakoetiloissa 1.1.2023 alkaen. Tämä on tarkoittanut käytännössä sitä, että palveluntuottajan henkilökunta on seurannut teoriakokeiden suorittamista näytöltä ja puuttunut suorittamiseen kokeen aikana, jos ovat havainneet vilpillistä toimintaa. Jälkikäteen vilppiä ei ole pystynyt kameroista enää toteamaan, sillä kameravalvonta ei ole ollut tallentava. Nyt 2.5.2024 alkaen otetaan käyttöön tallentava kameravalvonta, jolloin voidaan mahdollinen vilpillinen toiminta havaita myös jälkikäteen. Tallenteet säilyvät tallentavissa laitteissa koehetkestä 30 vuorokautta eteenpäin. Tarkoituksena on puuttua mahdollisiin vilppiepäilyihin välittömästi. Tallenteita ei ole tarkoituksena käydä säännöllisesti läpi, vaan ainoastaan vilppiepäilyjen yhteydessä. Tallentava kameravalvonta teoriakokeiden yhteydessä parantaa sekä kokelaan että viranomaisen oikeusturvaa. Jälkikäteinen puuttuminen vilppiin tallenteiden avulla vähentää myös virhetulkintoja kokeen aikaisesta vilpistä.

Tämänkaltaisen jälkikäteinen koesuorituksen hylkääminen todetusta vilpistä on toteutettu mm. laissa vaarallisen aineiden kuljetuksesta (541/2023), jonka ADR-ajolupakoetta koskevassa 145 § 1 momentissa on sama säännös kuin liikennepalvelulain 146 a § 1 momentissa, mutta lisäksi on säädetty, että koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen.

Ehdotetaan lisättävän liikennepalvelulain 246 a § 1 momenttiin säännös, jonka mukaan koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi

¹³ Traficomien määräys taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista ([TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019](https://www.traficom.fi/523956/03.04.03.00/2019)).

havaitaan koesuorituksen jälkeen. Tällöin myös 246 a § 2 momentissa oleva kuuden kuukauden karenssi koskisi myös jälkikäteen havaittua vilppiä. Samalla lain lain perusteluissa täsmennettäisiin, että koesuoritus alkaisi, kun kokeen järjestäjä varmistaa kokeeseen osallistujan henkilöllisyyden. Jatkovalmistelussa tulisi myös tarkasteltavaksi karenssiajan mahdollinen pidentäminen vilpin ehkäisyn tehostamiseksi, esimerkiksi 12 kuukauteen. Pituuden arvioinnissa on suoritettava perusteellinen suhteellisuus- ja perusoikeusarviointi.

Kokeen on tarkoitus mitata, onko henkilö oppinut taksinkuljettajan ammatissa tarvittavat tiedot ja taidot. Jos koetta ei läpäise, olisi tarkoituksenmukaista varata aikaa koealueen opiskeluun ja hankkia puuttuva osaaminen ennen seuraavia yrityskertoja. Tämä kannustaisi opiskelemaan taksinkuljettajan kokeessa, ja lopulta ammatissa, tarvittavaa taksinkuljettajan perusosaamista sekä taksiliikenteen keskeisen sääntelyn tuntemusta. Traficomien määräystä muuttamalla voi asettaa velvollisuuden varata ennakkoon ajan kokeeseen.

Sen lisäksi, että kokeeseen tulisi ilmoittautua ennalta, hylätyn kokeen jälkeen lakiin voisi asettaa tietyn karenssiajan, esimerkiksi 30 vrk, jona aikana hylättyyn kokeeseen ei voisi tulla uudestaan. Näillä toimilla estettäisiin sellainen toiminta, jossa koe suoritetaan vain niin monta kertaa peräkkäin, kunnes se läpäistään, ilman asioiden omaksumista, kuten myös kokeeseen menoa vain koemateriaalin kopioimiseksi. **Ehdotetaan lisättävän liikennepalvelulakiin säännös, jonka mukaan hylättyyn kokeeseen voisi tulla uudestaan vasta 30 vrk vrk kuluttua.** Näin hylätyn kokeen jälkeen kokelaalla olisi aidosti kiinnostusta ja mahdollisuutta opiskella kokeessa tarvittavat tiedot. Jatkovalmistelussa tulee täsmennettäväksi karenssille kohtuullinen aika, huomioiden etenkin suhteellisuus- ja perusoikeusvaikutukset.

Nykyisin hyväksytysti suoritettu koe on voimassa toistaiseksi, jolloin se mahdollistaa ajoluvan hakemisen vuosia aiemmin hyväksytysti suoritettun kokeen perusteella. Esimerkiksi kolmen vuoden aikana alalla voi tapahtua huomattavia muutoksia ja uudistuksia, jolloin yli kolme vuotta vanhassa kokeessa on testattu sellaisia asioita, joiden muutos saattaa vaikuttaa kokeen suorittajan osaamiseen. **Hyväksytyt kokeen suoritus ajoluvan hakemisen perusteena tulisi rajata liikennepalvelulain 25 a §:ssä ajallisesti, esimerkiksi kolmeen vuoteen.** Tällöin hyväksytysti suoritettun kokeen nojalla voisi hakea taksinkuljettajan ajolupaa kolmen vuoden sisällä suoritettusta kokeesta.

Jos hyväksytyt kokeen suorituksen aikaa rajattaisiin edellä kuvatuin tavoin kolmeen vuoteen ja jos koerakenne muutettaisiin kaksivaiheiseksi, tulisi lakiin lisäksi samalla tehdä täsmennys kokeen kokonaisuuden suorittamisesta ja aikataulusta. **Liikennepalvelulain 25 a §:n ehdotetaan lisättävän, että koe tulee suorittaa kokonaisuudessaan puolen vuoden ajanjakson aikana.** Tämä tarkoittaisi sitä, että ensimmäisen vaiheen kokeen jälkeen toinen vaihe olisi suoritettava viimeistään kuuden kuukauden aikana. Muutoksella kannustettaisiin suorittamaan koe kokonaisuudessaan ja asetettaisiin

aikaraja hyväksytyin koekokonaisuuden suoritukselle, josta kolmen vuoden aikaraja voitaisiin laskea.

Lisäksi koekysymysten vuodon ehkäisemiseksi tulisi selvittää kokeen suorituskertojen määrän rajoittamista ja pidempää karenssiaikaa, jos koetta ei ole läpäisty useasta yrityksestä huolimatta. Esimerkiksi kolmen suoritusyrityksen jälkeen asetettaisiin pidempi, muutamien kuukausien karenssi ennen kuin seuraava koesuoritus olisi mahdollinen. Suurimmalla osalla hylätyistä kokeista, syynä hylättyyn tulokseen on heikko kielitaito. Ehdotetussa ajassa henkilön olisi mahdollista parantaa kielitaitoaan tai muita tarvittavia tietoja ja taitoja riittävälle tasolle. **Liikennepalvelulakiin ehdotetaan lisättäväksi määräaikainen kielto osallistua kokeeseen kolmen hylätyn suorituskerran jälkeen.** Jatkovalmistelussa tulee täsmennettäväksi hylättyjen kertojen määrä ja karenssin kohtuullinen aika, huomioiden etenkin suhteellisuus- ja perusoikeusvaikutukset.

Edellä kuvatut muutosehdotukset voisivat vaikuttaa kokeiden suorittamiseen käytettävään aikaan. Kuitenkin arvio on, että kokeen suoritus aika ei juurikaan piteneisi niillä henkilöillä, jotka osallistuvat kokeeseen aidosti tavoitteenaan saada koe läpäistyä oppien laissa edellytetty taksinkuljettajan perusosaaminen sekä taksiliikenteen keskeinen sääntely. Heidän osaltaan kokeen läpäisy voisi pidentyä vain siltä osin, että yhden kokeen sijasta on suoritettava kaksi koetta. Taksinkuljettajan koe on tällä hetkellä ainoa lakiin perustuva tapa arvioida taksinkuljettajan osaamista ja pätevyyttä ennen ajoluvan myöntämistä. Koska taksinkuljettaja voi toimia muun muassa liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden sekä lapsien kanssa, on tärkeää, että kaikki ajoluvan haltijat ovat suorittaneet kokeen oman osaamisensa turvin ja että testi mahdollisimman hyvin mittaa sitä, että kuljettajalla on riittävät perustaidot taksinkuljettajana toimimiseen.

Erilliset karenssiajat pidentäisivätkin vain sellaisten henkilöiden kokeen läpäisyä, joilla ei ole tarvittavaa osaamista. Määräaikainen kielto osallistua kokeeseen merkitsee kuitenkin tosiasiallista elinkeinotoiminnan rajoittamista, joten jatkovalmistelussa on tarkkaan arvioitava missä tilanteissa karenssi voidaan asettaa, ja minkä pituinen karenssi on oikeasuhtainen ja hyväksyttävä. Lisäksi on arvioitava karenssisääntelyn mahdollinen vaikutus alalle tuloon ja sitä kautta myös saatavuuteen.

Myöskään kaksivaiheisen kokeen ei arvioida aiheuttavan kokelaille kustannusvaikutuksia. Koe on maksullinen jo nykyisellään, eikä kulujen ennakoida kasvavan tällä muutoksella, vaan kahden kokeen yhteishinta pysyisi oletettavasti saman hintaisena, kuin nyt yhden kokeen hinta.

Muutokset kannustaisivat myös siihen, että uudenmallinen kaksivaiheinen koekokonaisuus suoritettaisiin kerralla loppuun asti. Jos osakokeiden välillä kuluu yli 6 kuukautta, on todennäköistä, että henkilö ei suorittaisi koeoprosessia loppuun. Mahdollinen aikaraja liittyisi myös läheisesti ehdotukseen koulutuksen säätämisestä pakolliseksi. Jos kokeen suorittamiselle asetettaisiin aikaraja, sillä varmistettaisiin, että henkilön

koulutuksessa oppimat asiat ovat tuoreessa muistissa ja kokeen läpäisy on varmempaa.

Kaksivaiheisen kokeen muutokset eivät vaikuttaisi Traficomien kustannuksiin vaan ne voitaisiin toteuttaa virkatyönä ilman lisäresursseja. Kokeen muuttaminen kaksivaiheiseksi ei edellytä järjestelmämuutoksia, koska vastaavanlaisia kokeita on jo olemassaolevissa järjestelmässä ja kokoontumisen perusteella päädyttiin edistämään tätä muutosta jo heti tässä vaiheessa.

Muutoksilla pyritään kitkää vilppiä, kannustaa opiskelemaan ja oppimaan koetta ja ammattia varten, ja tätä kautta lisäämään kuljettajien ammattitaitoa ja taksipalveluiden luotettavuutta ja turvallisuutta.

2.6 Taksinkuljettajan terveysvaatimuksen täytyminen

Taksinkuljettajan tulee täyttää ajokorttilaissa (386/2011) säädetyt ryhmän 2 (eli raskaiden ajokorttiluokkien) terveysvaatimukset. Liikennepalvelulain 25 §:ssä 2 momentissa 2 kohdassa ei kuitenkaan nykyisellään tarkenneta, miten terveysvaatimusten täytyminen tulee osoittaa, joten se mahdollistaa ryhmän 2 ajoterveydentilaan liittyvän lääkärinlausunnon toimittamisen välttelyn. Ajokorttilaissa tämä on huomioitu lain 10 § 1 momentissa 1 kohdassa, jossa todetaan, että ajokorttihakemuksen liitteeksi tulee liittää enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annettu lääkärinlausunto ja lisäksi erikoislääkärinlausunto, jos sellainen on esitetyn lääkärinlausunnon tai muutoin Traficomien tietoon tulleen syyn johdosta tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi. Tämänkaltaisen säännös puuttuu liikennepalvelulaista koskien taksinkuljettajien lääkärinlausuntoa.

Ehdotetaan lisättäväksi liikennepalvelulain 25 § 2 momentin 2 kohtaan, että terveysvaatimusten täytyminen on osoitettava enintään kuusi kuukautta aiemmin annetulla lääkärinlausunnolla ajolupaa haettaessa sekä ajolupaa uusittaessa.

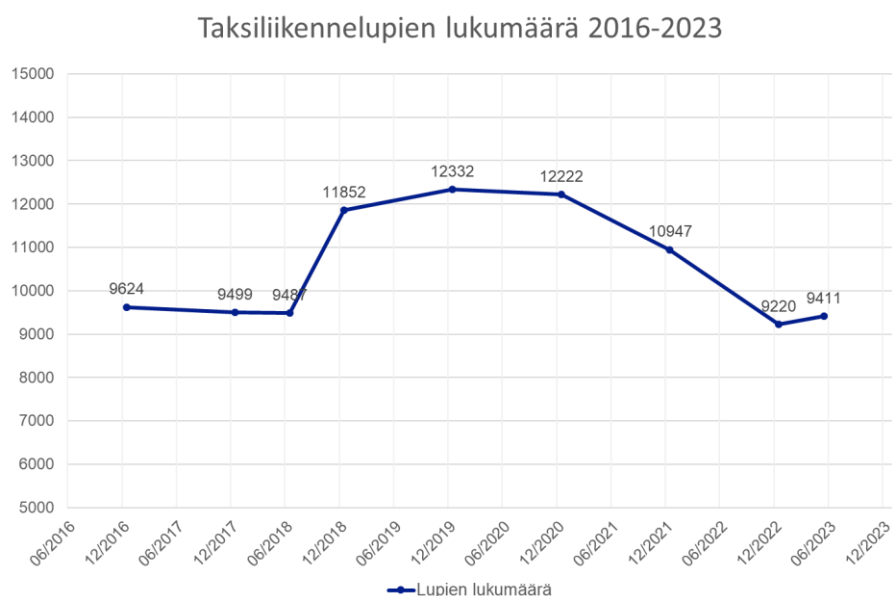
Ennen liikennepalvelulakia voimassa olleella asetuksella taksinkuljettajan ammattipätevyydestä (825/2009) oli tarkennettu sittemmin kumottua lakia taksinkuljettajan ammattipätevyydestä vastaavanlaisella määräajalla terveysvaatimusten täyttymisen osoittamisesta, joten käytäntö on entuudestaan tuttu.

3. Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

3.1 Asian esittely ja nykytila

Taksiliikenteen harjoittamiseen taksiryitys tarvitsee liikennepalvelulain 4 §:n mukaisen taksiliikenneluvan. Luvan myöntää Traficom. Liikennepalvelulain mukainen taksiliikennelupa on yrityskohtainen, jolloin saman taksiliikenneluvan alla voi liikennöidä usealla ajoneuvolla. Taksiliikenneluvan yksityiskohtaiset myöntämisen edellytykset on määritelty lain 6 §:ssä.

Taksiliikennelupia on tällä hetkellä voimassa n.9411 (kuvio 5).



Kuvio 5, Lähde Traficom tilastot

Taksiliikenneluvan saaminen edellyttää muun muassa liikennepalvelulain 6 a §:n mukaisen taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen ja yrittäjäkokeen suorittamista. Liikennepalvelulain voimaantullessa luovuttiin kumotun taksiliikennelain mukaisesta pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta ja kokeesta. Edellisessä taksisääntelyn muutoksessa yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe säädettiin jälleen pakolliseksi vuodesta 2021 alkaen.¹⁴ Taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen tavoitteena on parantaa alalle tulevien yrittäjien taloushallinto- ja liiketoimintaosaamista ja varmistaa, että alalle

¹⁴ HE 176/2020 vp; Traficom taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe -määräys tuli voimaan 1.5.2021 (TRAFICOM/391032/03.04.03.00/2020).

tuleville yrittäjillä on riittävä perusosaaminen yritystoimintaan liittyvien pakollisten velvoitteiden hoitamiseksi.¹⁵

Taksiliikenneluvan hakijan on lisäksi täytettävä hyvämaineisuuden vaatimukset, jotka on luonnollisen henkilön osalta säädetty liikennepalvelulain 8 §:ssä ja oikeushenkilön osalta 9 §:ssä. Hyvämaineisuuden vaatimus koskee sekä luvanhakijaa että hakijan liikenteestä vastaavaa henkilöä. Henkilön hyvää mainetta arvioitaessa huomioidaan viimeisen kahden vuoden kuluessa tuomitut lainvoimaiset vankeus- ja sakkorangaistukset liikennepalvelulain 8 § ja 9 §:ssä tarkemmin säädetyllä tavalla. Hyvän maineen vaatimus ei täyty, jos henkilön hyvä maine vaarantuu ja tekojen katsotaan osoittavan ilmeistä sopimattomuutta. Jos lupaa hakee yritys, yrityksellä ei saa myöskään olla ilmeistä sopimattomuutta osoittavia yhteisösakkotuomioita.

Lisäksi liikennepalvelulain 151 §:ssä säädetään taksiliikenneluvan haltijan velvollisuudesta huolehtia siitä, että kuljettaja varmistaa matkustajan turvallisen ajoneuvon tulon ja siitä poistumisen ja että kuljettaja tarjoaa asiakkaalle hänen tarvitsemaansa apua. Luvanhaltijalla on niin ikään velvollisuus huolehtia siitä, että kuljettajalla on kyky ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet. Liikenneluvan haltijalle on asetettu myös velvoite varmistaa, että kuljettajalla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito sekä pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus. Turvallisuuden kannalta riittävä kielitaito korostuu erityisesti erityisryhmien kanssa toimittaessa, koska kuljettajan puutteellinen kielitaito saattaa johtaa turvallisuuden heikentymiseen yksittäisessä palvelutilanteessa, jos asiakkaalla on jokin toiminnallinen rajoite tai erityistarve, jota asiakas ei onnistu kommunikoimaan kuljettajalle.

Seuraavissa kappaleissa käsitellään taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä ja muutostarpeita. Näistä on esivalmistelussa tarkasteltu etenkin hyvämaineisuuden edellytyksiä, yrittäjäkoulutusta ja yrittäjäkoetta sekä näiden valvontaa.

3.2 Hyvämaineisuuden estävät rikokset

Liikennepalvelulain 8 §:n mukaan hyvämaineisuutta vaarantavina tekijöinä otetaan huomioon, tilanteet, joissa henkilö on tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta, ihmiskauppaa, huumausainerikoksia, tai laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen.

¹⁵ HE 176/2020 vp, s.27.

Sakot ja muut määrättyt seuraamukset huomioidaan kahden viimeksi kuluneen vuoden ajalta, vankeusrangaistukset viiden viimeksi kuluneen vuoden ajalta. Liikennepalvelulain 242 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan Traficom voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Näin ollen hyvämaineisuuden vaatimus ei koske ainoastaan luvanhakijaa, vaan myös luvanhaltijaa koko kymmenenvuotisen lupakauden.

Liikennepalvelulain 8 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuihin aihepiireihin lisättiin 1.3.2022 voimaantulleella lakimuutoksella ihmiskauppaa, huumausainerikoksia sekä laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkominen.¹⁶ Samalla vankeusrangaistuksen vaikutus henkilön hyvään maineeseen nostettiin kahdesta vuodesta viiteen vuoteen. Koska mainittujen vuonna 2022 suoritettujen liikennepalvelulain muutosten lähtökohtana oli EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketista johtuvat muutostarpeet, jotka koskivat tavara- ja henkilöliikennelupia, niin lainsäädäntöhankkeessa ei tuolloin erikseen otettu arvioitavaksi mahdollisia taksisäätelyn muutostarpeita.

Erityisesti henkilöliikenteen osalta on kuitenkin käytännössä todettu tiettyjä haasteita joidenkin lain 8 §:n 1 momentin 1 kohdan aihepiirien soveltamisessa. Traficomien ratkaisukäytännössä esimerkiksi maksuvälinerikoksiin syyllistymiseen henkilöliikennettä harjoitettaessa on katsottu olevan tapauksesta riippuen joko liikenteen harjoittamista tai muuta ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomista, tai molempia, ja vaarantavan siten henkilön hyvän maineen. Säännöksen täsmentämiseksi ja selkeyttämiseksi voisi olla tarpeen lisätä pykälässä lueteltuihin rikoksiin erikseen rikoslain 36 ja 37 luvussa tarkoitetut petokset ja maksuvälinerikokset. Näiden rikosten lisääminen liikennepalvelulain 8 §:n luetteloon edesauttaisi myös harmaan talouden torjuntaa. Jatkovalmisteluun ehdotetaan otettavan mukaan seuraavia muutosehdotuksia.

Nykyistä lainsäädäntöä ehdotetaan muutettavan niin, että hyvämaineisuuden esteeksi lisättäisiin myös rikoslain 36 luvun mukaisia rikoksia petoksesta ja muusta epärehellisyydestä sekä 37 luvun mukaisia maksuvälinerikoksia.

Tämän lisäksi tulisi selvittää myös rikoslain 20 luvussa tarkoitettuihin seksuaalirikoksiin sekä 21 luvussa tarkoitettuihin henkeen tai terveyteen kohdistuvien rikosten lisääminen hyvämaineisuuden estäviksi. Nämä rikokset ovat jo esteenä taksinkuljettajan ajoluvan saamiselle (liikennepalvelulaki 25 § 3 momentti). Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämistä säännellään tarkemmin kuin taksiryttäjän taksiliikenneluvan saamista, mitä voidaan pitää

¹⁶ HE 194/2021 vp: [Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi.](#)

perusteltuna, koska taksinkuljettajissa on kyse suoraan asiakasrajapinnassa toimivista henkilöistä.

Taksiliikenneluvan haltijoita on hieman alle 10 000 - näistä valtaosa (noin 63 %) on yksityisiä elinkeinonharjoittajia, joista valtaosa myös toimii itse taksiansa kuljettajina. Tämä tarkoittaa, että suuri osa liikenneluvanhaltijoista täyttää jo nyt myös taksinkuljettajalle asetetut tiukemmat vaatimukset. Lisäsääntelyn ulottumista henkilöliikenneluvan hakijoihin ja haltijoihin voidaan pitää perusteltuna samoista syistä, millä sitä perustellaan taksinkuljettajan osalta. Kyse on vakavista rikoksista, ja rajoitusten perusteena on henkilöiden terveyden ja turvallisuuden suojeleminen. Huomionarvoista on, että toisin kuin taksinkuljettajilla, linja-autonkuljettajan ammattipätevyyteen ei sisälly hyvämaineisuuden vaatimusta. Kuitenkin sekä henkilöliikenneluvan nojalla liikennöivät linja-autot (alk. 1+9 henkilölle rekisteröidyt M2- ja M3 -ajoneuvot) että taksiliikenneluvan nojalla toimivat ajoneuvot toimivat tilausliikenteessä samassa asiakaskentässä.

Tästä johtuu, että vaikka taksinkuljettajan syyllistyminen petos-, seksuaali- tai henkeen tai terveyteen kohdistuviin rikoksiin saattaakin estää hänen toimimisensa taksinkuljettajana, vastaavaa estettä ei ole, jos hän kuljettaa samoja asiakkaita linja-autonkuljettajan ammattipätevyydellä ja henkilöliikenneluvan nojalla. Tilataksit ja pienoislinja-autot keskittyvät erityisesti koululaisten, vanhusten ja vammaisten kuljetuksiin. Muutoksella pyritään lisäämään myös erityisryhmiin kuuluvien turvallisuutta.

Lisäksi koska liikenneluvanhaltijalla on liikennepalvelulain 151 §:n mukaan on asetettu vaatimus huolehtia mm. siitä, että hänen taksiliikenneluvan nojalla ajavat kuljettajat varmistavat matkustajan turvallisen ajoneuvoon tulon ja siitä poistumisen, matkustajille tarvittavan avun sekä ottavat huomioon matkustajan mahdolliset toimintarajoituksesta johtuvat erityiset tarpeet, on luvanhaltijallekin perusteltua asettaa tarkempia edellytyksiä etenkin asiakkaiden turvallisuuden takaamiseksi. Näin ollen, vaikka taksinkuljettaja on suoraan asiakasrajapinnassa, ja tästä syystä kuljettajalle on asetettu tiukemmat edellytykset kuin liikenneluvanhaltijalle, myös liikenneluvanhaltijalle tulisi voida asettaa samoja vakavia rikoksia luvan myöntämisen esteeksi, kuin mitä on asetettu ajoluvan saamisen esteeksi.

Ehdotetaan, että liikennepalvelulain 8 § 1 momentin hyvämaineisuuden estäviksi rikoksiksi lisättäisiin rikoslain 20 luvussa tarkoitetut seksuaalirikokset, 21 luvussa tarkoitetut henkeen tai terveyteen kohdistuvat rikokset, sekä rikoslain aserikoksia käsittelevän 41 luvun mukaisia rikoksia.

Koska liikennepalvelulain hyvämaineisuutta koskevat 8 ja 9 §:t ovat yhteiset kaikille liikennelupalajeille, aihepiireihin tehtävät muutokset vaikuttaisivat myös tavara- ja henkilöliikenneluvan hakijoihin ja haltijoihin.

Hyvämaineisuutta koskevien pykälien soveltaminen kaikkiin liikenneluvan haltijoihin olisi perusteltua huomioiden myös sen, että liikennepalvelulain 4 § mahdollistaa taksiliikenteen harjoittamisen ilmoituksen nojalla myös tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoille. Taksiliikenteen harjoittamista koskevan

ilmoituksen rekisteriin merkitsemiselle ei ole laissa säädetty erityisiä edellytyksiä. Ilmoituksenvarainen taksiliikenne edellyttää näin ollen käytännössä vain voimassa olevaa tavara- tai henkilöliikennelupaa. Näin ollen kaikkien taksiliikenteen harjoittajien yhdenvertainen kohtelu saavutettaisiin sillä, että liikennepalvelulain hyvää mainetta koskeva ehdotettu muutos koskisi kaikkia liikenneluvan haltijoita.

Maksuväline- ja petosrikosten lisäämisellä ei arvioida olevan hyvämaineisuuden arvioinnissa suuria vaikutuksia, sillä jo nyt hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioidaan ammatillista vastuuta koskevat rikokset. Jatkovalmistelussa on kuitenkin tarkennettava täsmällisesti, mitkä kaikki rikokset tulisi huomioidavaksi ja että ne ovat välttämättömiä ja oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään.

Hyvämaineisuuden arviointiin tehtävien muutosten osalta on arvioitava kattavasti rikosten lisäämisen vaikutuksia ja perusteita. On punnittava, olisiko rikosten lisäämisellä myös perusoikeusvaikutuksia, etenkin elinkeinovapautteen. Rajoitusten on oltava suhteellisuusvaatimuksen mukaisia ja välttämättömiä hyväksyttävän tarkoituksen saavuttamiseksi, jotta ne voidaan katsoa perustuslain mukaisiksi ja ne on määritettävä laissa täsmällisesti ja tarkkarajaisesti.

3.3 Yrittäjäkoe

Yrittäjäkokeen tarkoituksena on varmistua siitä, että taksiliikenneluvan hakija on omaksunut yrittäjäkoulutuksen keskeisen opetussisällön ja saanut valmiudet suoriutua lainsäädännön mukaisista yrittäjävelvoitteistaan. Liikennepalvelulain 6 a §:n nojalla, Traficomilla on valtuus antaa tarkempia määräyksiä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen sisällöstä, kuten kokeessa käsiteltävien tarkempien aihealueista, kokeen kestosta ja minimikysymymäärästä, ja toteutuksesta sekä kokeen arvosteluperusteista. Määräyksenantovaltuudella on pyritty varmistumaan siitä, että Traficom pystyisi tarvittaessa nopeastikin antamaan koulutusorganisaatioille yksityiskohtaisempaa ohjeistusta koulutuksen ja kokeen sisällöstä sekä yrittäjäkokeen toteuttamistavasta ja niiden linjakkuudesta eri koulutuksen tarjoajien välillä

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutusta ja yrittäjäkoetta järjestävät Traficomin hyväksynnän saaneet koulutusorganisaatiot. Koulutusorganisaatiot ilmoittavat suoritukset Traficomille. Koulutusorganisaation vastuulla on järjestää koetilaisuus, huolehtia kokeen asianmukaisesta valvonnasta sekä suunnitella koekysymykset perustuen Traficomin antamiin määräyksiin.

Yrittäjäkoulutuksen kokeiden laadun ja yhteismitallisuuden viranomaisvalvonta on käytännössä osoittautunut haasteelliseksi. Nykyisellään valtakunnallisesti tarkasteltuna koetarjonta on suppeaa, koska osa kouluttajista tarjoaa koetta vain oman koulutuksensa käyneille. Tällä

hetkellä vain jotkut kouluttajista tarjoavat koetta valtakunnallisesti. Tilanteessa, jossa sama koulutusorganisaatio toimii sekä koulutuksen että kokeen järjestäjänä, on vaikeaa tehokkaasti valvoa, missä määrin koulutus tähtää lähinnä kokeen läpäisyyn, eikä riittävässä määrin huomioi alalla käytännön työssä tarvittavien taitojen hallintaa. Vaikka Traficom on määräyksessään¹⁷ määrittänyt sekä koulutuksen että kokeen suorittamisesta, sisällöstä ja arvioinnista, määräys ei takaa sitä, että koulutukset ja kokeet olisivat keskenään tasavertaisia ja mittaisivat todellisuudessa alalla vaadittuja asioita. Jatkovalmisteluun ehdotetaan otettavan mukaan seuraavia muutosehdotuksia.

Yrittäjäkokeen laadun ja yhteismitallisuuden kehittämiseksi ehdotetaan, että liikennepalvelulain 6 a § muutettaisiin siten, että vastuu kokeen järjestämisestä siirrettäisiin Traficomin tehtäväksi. Koe luotaisiin Traficomin koejärjestelmään ja koe suoritettaisiin Traficomin palveluntuottajan palvelupisteellä (tällä hetkellä Ajovarma), jossa jo nykyisellään järjestetään useita kuljettajantutkintoon ja ammattikuljettajien pätevyyksiin liittyviä teoriakokeita.

Tämän lisäksi, mikäli kokeen järjestäminen asetettaisiin Traficomin vastuulle, tulisi mahdolliseksi ulottaa taksikuljettajan kokeeseen liittyvä vilppiä koskeva seuraamus myös yrittäjäkokeeseen. Liikennepalvelulain 246 a §:n 2 momentin mukaan Traficom asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua taksikuljettajan kokeeseen henkilölle, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa. Kyseinen momentti ei koske yrittäjäkokeessa todettua vilppiä. Säännöksen esitöissä on todettu, ettei yrittäjäkokeessa todetusta vilpistä ollut mahdollista asettaa tehokasta määräaikaista kieltoa osallistua yrittäjäkokeeseen, koska yrittäjäkokeen järjestämisestä vastaisi Traficomin hyväksymä yksityinen koulutusorganisaatio. Näillä yksityisillä koulutusorganisaatioilla ei ole pääsyä Traficomin järjestelmään, johon tieto kuljettajan ajolupakokeeseen liittyvästä määräaikaisesta kieltopäätöksestä tallennetaan. Tästä johtuen, kokeen järjestäjät eivät saa tietää, jos kokeeseen ilmoittautunut on syyllistynyt vilppiin muualla.¹⁸ Jos kokeen järjestäminen asetettaisiin Traficomin vastuulle, myös tämä ristiriitaisuus poistuisi. Mikäli kokeen järjestäminen asetettaisiin Traficomin vastuulle, **ehdotetaan liikennepalvelulain 246 a § 2 momenttiin lisättävän, että määräaikainen kieltä osallistua kokeeseen koskisi myös yrittäjäkokeessa todettua vilppiä.** Jatkovalmistelussa tulisi myös tarkasteltavaksi karenssiajan mahdollinen pidentäminen vilpin ehkäisyn tehostamiseksi, esimerkiksi 12 kuukauteen. Pituuden arvioinnissa on suoritettava perusteellinen suhteellisuus- ja perusoikeusarviointi.

Esivalmistelussa pohdittiin kokeen järjestämisen siirron vaihtoehtona myös ns. kokeen viranomaishyväksyntää. Tässä vaihtoehdossa yrittäjäkokeen sisällön hyväksyminen tehtäisiin ennakolta Traficomin toimesta. Käytännössä

¹⁷ Traficomien määräys taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta (TRA-FICOM/391032/03.04.03.00/2020).

¹⁸ HE 171/2020 vp: [Hallituksen esitys eduskunnalle luottolaitos- sekä elvytys- ja kriisiratkaisudirektiivien täytäntöönpanoa koskeväksi lainsäädännöksi](#), s.51.

kysymysten hyväksyntä tehtäisiin samalla, kun koulutusorganisaatio saa hyväksynnän sekä jatkossa vuosittain. Tällä tavoiteltiin kokeen tasalaatuisuuden lisäämistä, sekä Traficomin parempaa kontrollia kokeiden sisällöstä. Tämän vaihtoehdon hyödyt arveltiin kuitenkin pieniksi.

Yrittäjäkokeen järjestämisvastuun siirtäminen Traficomille parantaisi kokeiden tarjontaa eri puolilla Suomea. Kokeen sisältö, kysymykset ja vaatimustaso olisivat kaikille kokeensuorittajille samat. Tällä pystyttäisiin lisäämään kokeiden yhteismitallisuutta sekä tehokkaasti vaikuttamaan koejärjestelyiden yhdenmukaisuuteen sekä koevilpin ehkäisyyn. Traficom voi edellyttää kokeen käytännön järjestämisestä vastaavalta palveluntuottajalta tehokkaita toimia koevilppiin puuttumiseksi. Vilpin sanktiointi myös yrittäjäkokeessa parantaisi valvontaa, kun vilpillisestä toiminnasta voisi määrätä seuraamuksen. Koulutuksen ja kokeiden järjestämisen eriyttäminen kannustaisi myös koulutuksen tarjoajia panostamaan koulutuksen sisältöön, sillä viranomaiskokeessa testattaisiin kaikilta kokelailta samoja, alalla tarvittavia tietoja ja taitoja.

Traficomille muutoksesta arvioidaan koituvan lisäresurssitarvetta kertaluonteisesti tietojärjestelmiin tarvittavien muutosten tekemiseen sekä kokeen laatimiseen. Jatkossa ylläpitokulut käyttöönoton jälkeen liittyisivät lähinnä koekysymysten uusimiseen säännöllisesti.

Muutoksesta aiheutuisi myös vaikutuksia niille koulutusorganisaatioille, jotka nyt järjestävät kokeita, kun kokeiden järjestäminen ei kuuluisi enää heille. Kokeiden järjestämisestä saadun tulon menettämisen lisäksi kokeen järjestämisen siirtäminen muualle voi pienentää kannustinta myös koulutuksen järjestämiseen, jolloin koulutuksen tarjonta saattaisi pienentyä. Tällä hetkellä myönnettyjä organisaatiolupia on 20 ja heistä aktiivisesti kokeita järjestää noin seitsemän toimijaa.

3.4 Koulutusta tarjoavien organisaatioiden valvonta

Liikennepalvelulain 35 a §:n mukaan Traficom hyväksyy hakemuksesta koulutusorganisaation, joka täyttää 36 a §:ssä tarkoitetut opetukselliset ja ammatilliset edellytykset, joka on vakavarainen ja kykenee asianmukaisesti vastaamaan yritystoimintaan liittyvistä velvoitteistaan ja osoittaa, että sillä on riittävät taloudelliset voimavarat koulutustoiminnan järjestämiseen ja sen asianmukaiseen hoitamiseen ja jolla on Traficomin vahvistama koulutusohjelma.

Hyväksymismenettelyn tarkoituksena on varmistaa, että koulutusten järjestäjät täyttävät tietyt lainsäädännössä ja viranomaisten määräyksissä määritellyt vähimmäisedellytykset. Hyväksyntä on voimassa toistaiseksi.

Arvioidessa hyväksyntää, Traficomien tulee tarkastaa koulutusorganisaation vakavaraisuus. Valvonnan tehostamiseksi Traficomien tulisi voida saada käyttöönsä harmaan talouden selvitysyksikön velvoitteidenhoitoselvitys- eli VHS-raportointi koulutusorganisaatioiden vakavaraisuuden tarkastamiseksi. Se mahdollistaisi vakavaraisuuden vaatimusten tarkastelua työpöytävalvontana. Tämä olisi mahdollista muuttamalla sekä lain harmaan talouden selvitysyksiköstä (1207/2010) 6 §:ää, joka määrittää VHS:n käyttötarkoitukset, että liikennepalvelulain 35 a §:ää, jossa koulutusorganisaatiolle asetetaan yksilöidyt edellytykset. Asiasta on alustavasti keskusteltu Verohallinnon ja harmaan talouden selvitysyksikön kanssa. **Ehdotetaan lisättäväksi Traficomille oikeus saada käyttöönsä VHS-raportointi koulutusorganisaatioiden vakavaraisuuden tarkastamiseksi muuttamalla lain harmaan talouden selvitysyksikön 6 §:ää ja liikennepalvelulain 35 a §:ää.**

VHS-raportin saaminen koulutusorganisaatioista tehostaisi Traficomien valvontaa. Raporttia voitaisiin käyttää koulutusorganisaation hyväksynnän vaatimusten tarkistuksen lisäksi hyväksynnän saaneiden organisaatioiden vuosivalvonnassa. Tällä pyritään varmistamaan, että toiminta on koko luvan myöntämisen ajan hyväksynnän edellytysten vaatimalla tasolla. Samalla pystytään reagoimaan ja ryhtymään valvonnallisiin toimenpiteisiin, jos jollain organisaatiolla ei vaatimukset täyty.

Esivalmistelussa on myös käsitelty sitä, ovatko liikennepalvelulain 36 a §:ssä koulutusorganisaatiolle asetetut edellytykset riittäviä. Esimerkiksi tilanteissa, joissa koulutusorganisaatiolle on annettu liikennepalvelulain 245 §:n mukainen varoitus tai huomautus, tai sen hyväksyntä on peruttu liikennepalvelulain 242 §:n perusteella, eivät toimet suoraan estä uutta hyväksynnän hakemista tai myöntämistä, jos 36 a §:ssä asetetut edellytykset täyttyvät. Luvan peruuttaminen tai useat huomautukset tai varoitukset voisaan kuitenkin tulkita olevan osoitus siitä, että organisaatio ei kykene asianmukaisesti vastaamaan yritystoimintaan liittyvistä velvoitteistaan, mikä on 36 a §:ssä edellytyksenä. Asian selkiyttämiseksi kuitenkin esitetään, että **liikennepalvelulain 36 a §:ään lisättäisiin koulutusorganisaatiolle tarkempia kelpoisuusvaatimuksia.** Tarkoituksena olisi tarkentaa esimerkiksi sitä, miten aiempia laiminlyöntejä huomioitaisiin arvioinnissa.

Lisäksi liikennepalvelulain 36 a §:n mukaan koulutuksen järjestäjällä on oltava koulutuksesta vastaava henkilö. Koulutuksesta vastaava henkilö ohjaa, valvoo ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä. Koulutuksesta vastaavalla henkilöllä ja opettajilla on oltava opetustehtävän edellyttämät pedagogiset valmiudet, perehtyneisyys oppimiseen ja ohjaukseen sekä opetustehtävän edellyttämät tiedot ja ammattitaito mukaan lukien perehtyneisyys taksialan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin. Muita edellytyksiä koulutuksesta vastaavasta henkilöstä ei ole. Liikennepalvelulain 35 b §:n 1 momentin mukaan hyväksyntää haettaessa on ilmoitettava koulutuksesta vastaava henkilö ja selvitys tämän kelpoisuudesta. Käytännön valvontatoiminnassa on tullut esille, että alalla on myös ns. bulvaaneja pöytälaatikkoyrityksiä, joiden

valvontaan ja sanktiointiin tulisi voida puuttua myös niitä hallinoiden henkilöiden osalta. Tämä edellyttäisi, että vastaavan henkilön kelpoisuudelle olisi asetettu vaatimuksia.

Liikennepalvelulain 245 §:n mukaan Traficom voi antaa huomautuksen tai varoituksen luvanhaltijalle tai tämän vastuuhenkilölle. Varoitus ja huomautus koskevat siis sekä koulutusorganisaatiota, että vastaavaa henkilöä. Lisäksi lain 242 §:n mukaan Traficom voi muuttaa, rajoittaa tai peruuttaa hyväksymispäätöksen, jos koulutusorganisaatio on toistuvasti tai vakavasti rikkonut liikennepalvelulain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä, tai jos on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei koulutusorganisaatio kykene hoitamaan hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti. Nämä vakavammat seuraamukset koskevat vain koulutusorganisaatiota, eivät koulutuksesta vastaavaa henkilöä.

Jos valvonnallisilla toimenpiteillä peruutetaan organisaation hyväksyntä toimia taksiliikenteen kouluttajana, on koulutuksessa vastaavalla henkilöllä mahdollisuus jatkaa mahdollisesti vilpillistä toimintaa uuden yrityksen kautta, jolloin tosiasiallinen vaikutus jäänee pieneksi. Lisäksi on tilanteita, joissa samalla henkilöllä on useamman eri y-tunnuksen kautta hyväksyntä koulutuksen ja kokeen tarjoamiseen, jolloin yhden luvan peruuttaminen ei tosiasiaa estäisi kyseisen henkilön jatkamista koulutuksen ja kokeen järjestäjänä, vaikka tämä olisi toiminut epärehellisesti, vilpillisesti tai muulla tavoin vastoin liikennepalvelulain säännöksiä. Olisikin tarpeen selvittää mahdollisuutta lisätä ja tehostaa koulutusorganisaatioiden valvontaa myös koulutuksesta vastaavan henkilön osalta. Tällä hetkellä liikennepalvelulaissa ei ole säännöksiä, joilla puuttua tähän.

Autokoulutoiminnassa on esimerkiksi tarkemmin säännelty opetustoiminnasta vastaavan johtajan kelpoisuudesta ja velvollisuuksista. Ajokorttilain 8 §:n 1 momentin mukaan autokoulussa on oltava opetustoiminnasta vastaava johtaja, joka vastaa opetustoiminnan hoitamisesta säännösten ja lupaehtojen mukaisesti. Ajokorttilain 8 § 3 momentissa on lisäksi lista asioista, joiden nojalla opetustoiminnasta vastaavaa johtajaa ei pidetä tehtävänsä sopivana. Listauksessa on mm. tiettyjä tuomioita, kuten liikenteen vaarantamisesta ja työsuhdetta tai muuta ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomisesta, ja lisäksi edellytyksenä on, että teko tai teot osoittavat hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan opetustoiminnasta vastaavana johtajana.

Samankaltaisia edellytyksiä voisi asettaa myös liikennepalvelulain 36 a §:n mukaiselle koulutuksesta vastaavalle henkilölle. Jo nykyisellään laissa edellytetään, että koulutuksesta vastaava henkilö ohjaa, valvoo ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä. Tätä tulisi tarkentaa ja lisäksi lisätä vaatimuksia joiden voidaan katsoa osoittavan henkilön olevan ilmeisen sopimaton toimimaan vastaavana henkilönä. **Nykyisen lakiin ehdotetaan lisättäväksi liikennepalvelulain 36 a §:ssä määritellylle koulutuksesta vastaavalle henkilölle**

kelpoisuusvaatimuksia. Esimerkkiä voisi ottaa edellä mainitusta autokoulutoiminnan vastaavasta opettajasta.

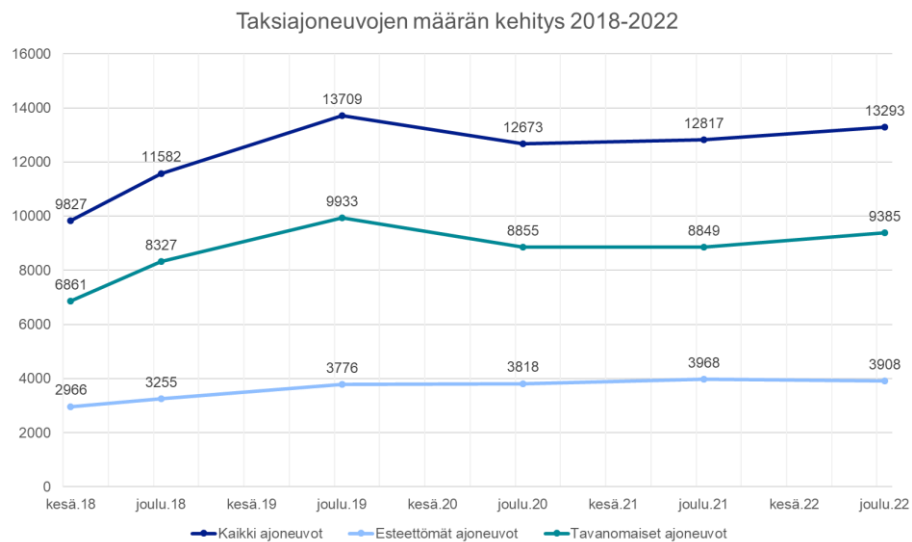
Lisäämällä liikennepalvelulakiin koulutuksesta vastaavalle henkilölle kelpoisuusvaatimuksia lisäisi tämä valvonnan vaikuttavuutta ja uskottavuutta, ja sillä olisi myös epärehellisyyttä ja laitonta toimintaa ehkäisevä vaikutus. Muutoksella pystyttäisiin huomioimaan henkilön aikaisemmat rikkeet koulutuksesta vastaavana henkilönä toimiessa ja puuttumaan vilpillisiin ja epärehellisiin toimijoihin. Lisäksi tämä parantaisi ennakkovalvontaa, kun Traficomien tulisi jo hyväksyessään koulutusorganisaatio koulutuksen järjestäjäksi samalla arvioida täytyvätkö vastaavalle henkilölle asetetut vaatimukset.

Jatkovalmistelussa on tarkennettava, mitä edellytyksiä koulutuksesta vastaavalle henkilölle voitaisiin asettaa, ja varmistua siitä, että ne ovat tarkkarajaisia, täsmällisiä ja oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden. Lisäksi tulee tarkemmin selvittää, ovatko koulutusorganisaatiolle asetetut edellytykset riittävällä tasolla.

4. Taksien tunnistaminen ja valvonta

4.1 Asian esittely ja nykytila

Taksien valvonta ja tunnistaminen ovat erittäin merkittäviä taksialan luotettavuuden ja maineen näkökulmasta. Kuluttajien on voitava luottaa istuessaan ajoneuvoon, jonka katolla on taksivalaisin, että kyseessä on oikea taksi, jolla on luvat kunnossa ja kuljettajalla oikeus ajaa taksia. Taksiajoneuvolla tarkoitetaan luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityä ajoneuvoa. Takseina käytettävien ajoneuvojen määrä on kasvanut liikennepalvelulain voimassaolosta lähtien, jolloin luovuttiin ajoneuvokohtaisesta taksiliikenneluvasta (kuvio 6).



Kuvio 6, Lähde: Traficom tilastot

Ollakseen taksi ajoneuvon rekisteriin merkityllä omistajalla tai haltijalla ei kuitenkaan nykyinsäädännön mukaan tarvitse olla taksiliikennelupaa. Kuitenkin vain alle viidellä prosentilla henkilöautomallisten taksien rekisteriin merkityistä omistajista tai haltijoista ei ollut selkeää kytköstä taksiliikennelupaan maaliskuun lopussa 2023.¹⁹ Joten vaikka laissa ei ole tällä hetkellä veloitettu kytkemään ajoneuvoa taksiliikennelupaan, lähes kaikki takseina käytettävien ajoneuvojen omistajat tai haltijat ovat myös taksiliikenneluvan haltijoita.

Ajoneuvon tunnistettavuuden lisäksi kuluttajien tulee voida luottaa siihen, että ajoneuvon kyljessä on selvästi ilmoitettuna hinnastot ja esimerkkihinta. Lisäksi valvovien viranomaisten tulee voida todentaa nämä, ja määrätä sanktio puutteista. Tieliikennelain (729/2018) 155 §:n 1 momentin mukaan

¹⁹ Traficom (2023a).

taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin. Liikennepalvelulain 152 §:ssä säädetään velvoitteesta antaa kuluttajalle tieto matkan kokonaishinnasta tai hinnan määräytymisen perusteet ennen matkan alkamista.

Takseina käytettävien ajoneuvojen rekisteröimistä, taksivalaisinta ja hinnaston ilmoittamista koskevat säännöt pyrkivät osaltaan helpottamaan taksien tunnistamista ja valvontaa. Seuraavissa kappaleissa käydään tarkemmin läpi näihin liittyviä haasteita ja esitettäviä muutosehdotuksia.

4.2 Värillinen rekisterikilpi

Tasaisin väliajoin nousee esille ehdotus värillisistä rekisterikivistä, eli ns. taksikilvistä. Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan taksiala on esittänyt värillisiä rekisterikilpiä taksiautoille muun muassa siinä tarkoituksessa, että niiden avulla voitaisiin taksikupua paremmin valvoa sitä, että taksilla on taksiliikennelupa ja että ajoneuvo on rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön. Tavoite on hyvä, mutta ehdotukseen liittyy useampia haasteita.

Ajoneuvon rekisteröiminen luvanvaraiseen käyttöön on puhtaasti ilmoituksenvarainen toimenpide, johon ei liity viranomaisen tarkastusta siitä, että ilmoituksen tekijällä on taksiliikennelupa. Jos värilliset rekisterikilvet myönnettäisiin sillä perusteella, että ajoneuvo on rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön, ne eivät osoittaisi aukottomasti taksiliikenneluvan olemassaoloa tai voimassaoloa.

Ajoneuvotietojärjestelmiin merkitään ajoneuvolla käytössä oleva kilpityyppi. Kilpityyppejä on useita eri kilpiaihioiden (kilven koot ja värit) ja tunnusten vuoksi. Värilliset rekisterikilvet taksiajoneuvoille edellyttäisivät, että ajoneuvotietojärjestelmiin luotaisiin uusi kilpityyppi, joka olisi kaksikilpinen ja värillinen, mutta autojen tunnuksilla oleva. Uusia kilpityyppejä pitäisi todennäköisesti luoda useita. Taksina voidaan käyttää myös muita ajoneuvoja kuin henkilöautoja eivätkä kaikki normaalin kokoiset rekisterikilvet käy kaikkiin henkilöautoihin, vaan tarvitaan myös esimerkiksi korkeita ja lyhyitä rekisterikilpiä.

Kilpien toimittaminen ja luominen ei ole yksinkertainen prosessi. Traficomien hyvin alustavien arvioiden mukaan pelkästään Traficomien omat tietojärjestelmäkustannukset vaatisivat vähintään puolen vuoden toteutusajan ja vähintään 125.000 euron kustannukset.

Myös alan toimijoille aiheutuisi hallinnollista taakkaa. Kilpien toimituksen jälkeen ajoneuvolle tulisi myös tehdä katsastustoimipaikalla kilpityypin vaihto ja palauttaa edelliset tavalliset rekisterikilvet. Taksiliikenneluvan haltijoiden tulisi myös hankkia jokaiselle taksiajoneuvolleen uuden tyyppiset rekisterikilvet. Taksiliikenneluvan voimassaolon päättyessä tavalliset kilvet tulisi vaihtaa takaisin.

Värillisiin kilpiin liittyisi myös väärinkäytösten riski, jos taksiryitys jatkaisi värillisten rekisterikilpien käyttämistä silloinkin, kun kilpiä tilattaessa voimassa ollut liikennelupa on sittemmin lakannut, sillä viranomaiset eivät käy ruuvaamassa kilpiä pois luvan peruttamisen yhteydessä. Värillisen rekisterikilven olemassaolo ei siis sellaisenaan olisi aukoton luotettavuuden lähde. Värilliset rekisterikilvet eivät osoittaisi taksiliikenneluvan voimassaoloa tai taksin luotettavuutta vain sillä, että taksiliikenneluvan voimassaolo tarkastetaan kilpien tilaamisen ja mahdollisesti myös luovutuksen yhteydessä. Taksiliikenneluvan voimassaolon päättyessä tai katketessa luvan peruuttamisen vuoksi, taksiliikenneluvan haltijan nimissä oleville luvanvaraisessa käytössä oleville ajoneuvoille pitäisi järjestelmissä syntyä jokin uusi rajoitustieto ja laissa tulisi määritellä velvollisuus vaihtaa ajoneuvon kilpityyppi tietyssä määräajassa sekä mahdollisesti jonkinlainen käyttökielto, jos kilpiä ei vaihdettaisi.

Näistä syistä taksien värillisiä rekisterikilpiä ei nähdä parhaana keinona tunnistamisen ja valvonnan parantamiseksi. **Asiaa tulisi kuitenkin selvittää jatkovalmistelussa vielä tarkemmin, ja arvioida etenkin ehdotuksen kustannusvaikutuksia, valvontaa ja käytännön toteutusta.**

Esivalmistelussa on selvitetty myös velvoitetta rekisteröidä ajoneuvo luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan, rekisteritunnuksen kytkemistä taksiliikennelupaan ja julkisesti saatavilla olevan tiedon laajentamista taksiliikenteen harjoittajista valvontaa ja taksien tunnistettavuutta. Näiden toimien arvioidaan olevan värillisiä rekisterikilpiä tehokkaampia ja luotettavampia keinoja parantaa taksien valvontaa ja tunnistettavuutta. Nämä ehdotukset käsitellään seuraavaksi.

4.3 Ajoneuvon rekisteröiminen luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan

Liikennepalvelulain 17 § koskee liikenteessä käytettävää ajoneuvoa. Pykälän 1 momentissa edellytetään, että taksiliikenneluvan haltijan on huolehdittava siitä, että ajoneuvo on rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö. Tämä koskee taksiliikenneluvan haltijan lisäksi myös henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijoita. Pykälän 2 momentin mukaan henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan on lisäksi huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa liikenteessä käytettävä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja että se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Tämä 2 momentti ei koske taksiliikenneluvan haltijoita.

Taksiliikenteessä käytettävän ajoneuvon tulee siis olla rekisteröity liikenneasioiden rekisteriin ja sen tulee olla luvanvaraiseen käyttöön ilmoitettu. Ajoneuvon ei kuitenkaan nyky sääntelyn mukaan tarvitse olla sillä taksiliikennettä harjoittavan luvanhaltijan omistama tai sen haltijuudessa,

toisin kuin henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoilla. Jatkovalmisteluun ehdotetaan otettavan mukaan seuraava muutosehdotus.

Ehdotetaan lisättävän liikennepalvelulain 17 §:n 2 momenttiin myös taksiliikenneluvan haltijan velvollisuus huolehtia, että ammattimaisessa henkilökuljetusliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Näin olisi pykälä yhdenmukainen kaikille toimijoille, mitä voi pitää perusteltuna.

Ehdotus johtaisi siihen, että vain sellaisilla ajoneuvoilla voisi harjoittaa taksiliikennettä, jotka ovat liikenneluvan haltijan yksinomaisessa hallinnassa. Yksinomainen hallinta tarkoittaisi lähtökohtaisesti sitä, että luvanhaltija olisi joko ajoneuvon ainoa omistaja tai ainoa haltija, jos ajoneuvon omistaja on esimerkiksi rahoitusyhtiö tai ajoneuvojen vuokrausta harjoittava elinkeinonharjoittaja. Ehdotuksen tarkoitus ei ole se, että luvanhaltijan tulisi omistaa liikenteen harjoittamiseen käytettävä ajoneuvo. Ajoneuvon vuokraaminen tai leasing pitäisi jatkossakin olla mahdollista.

Kyseessä olisi iso muutos nykytilaan, missä liikenteenharjoittaja on voinut käyttää mitä tahansa liikennepalvelulain 4 §:n mukaista ajoneuvoa, kunhan ajoneuvo on ilmoitettu luvanvaraiseen käyttöön. Ajoneuvo on voinut olla esimerkiksi perheen yhteinen auto, jonka omistaa joku muu kuin luvanhaltija tai sillä on muitakin omistajia tai haltijoita kuin luvanhaltija. Ajoneuvo on voitu myös vuokrata toiselta luvanhaltijalta tai se on voinut olla yhteinen toisen luvanhaltijan kanssa. Luvanvarainen käyttötarkoitus toki osaltaan rajoittaa käytettävissä olevien ajoneuvojen määrää ja koska kyseisen käyttötarkoituksen rekisteröimisellä on vaikutuksia ajoneuvosta maksettavien vakuutusmaksujen suuruuteen, ajoneuvo todennäköisesti ilmoitetaan luvanvaraiseen liikenteeseen käytettäväksi vain silloin, kun se on tarpeen ja ajoneuvoa tosiasiallisesti käytetään taksiliikenteen harjoittamiseen.

Muutos helpottaisi tosiasiallisen toiminnanharjoittajan toteamista tienvarsitarkastuksissa, jossa voitaisiin todeta, onko ajoneuvo luvanhaltijan yksinomaisessa hallinnassa. Ajoneuvon rekisteröiminen sitä käyttävän luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan parantaisi myös kokonaiskuvaa taksiliikenteen volyymeista. Ehdotuksella voitaisiin nähdä olevan myönteisiä vaikutuksia myös muiden viranomaisten, kuten Verohallinnon suorittamaan valvontaan, kun elinkeinotoiminnassa käytettävä ajoneuvo olisi rekisteröity sitä käyttävän luvanhaltijan omistajuuteen tai haltijuuteen.

Arviona on, että ehdotetuilla muutoksilla ei olisi kustannuksia lisääviä viranomaisvaikutuksia. Muutos ei edellyttäisi tietojärjestelmämuutoksia. Muutos vahvistaisi valvonnan suorittamista.

Muutoksella olisi kuitenkin jossain määrin vaikutuksia alan toimijoille. Taksiluvan ajoneuvokohtaisuudesta luovuttiin liikennepalvelulain voimaantulon yhteydessä. Muutoksen yhtenä tavoitteena oli helpottaa sitä, että yhdellä taksiryityksellä voi olla käytössään useampia ajoneuvoja, joiden

määrä voi vaihdella sekä mahdollistaa esimerkiksi leasing-ajoneuvojen käyttämisen taksitoiminnassa.

Ehdotetun muutoksen mahdollisesti kielteisiksi koettujen vaikutusten lieventämiseksi yksinomaisen hallinta on tarpeen määritellä ehdotuksen perusteluissa siten, että yksinomaisen hallinnan vaatimuksen voitaisiin katsoa täyttyvän myös tietyissä tilanteissa, vaikka ajoneuvolla olisi luvanhaltijan lisäksi muitakin omistajia tai haltijoita. Yksinomaisen hallinnan käsitettä määriteltäessä, olisi kuitenkin huolehdittava siitä, ettei ehdotukselle asetettujen tavoitteiden saavuttamista vaaranneta. Tavoitteiden saavuttaminen vaarantuisi esimerkiksi, jos vaatimuksen katsottaisiin täyttyvän siinäkin tilanteessa, että taksiliikenteeseen käytettävän ajoneuvon omistajana tai haltijana olisi enemmän kuin yksi taksiliikenteen luvanhaltija.

Osa taksiliikenneluvan haltijoista joutuisi mahdollisesti hankkimaan yritykselleen ajoneuvon ja huolehtimaan sen rekisteröimisestä yrityksen omistajuuteen tai haltijuuteen, mikä voi lisätä näiden yritysten liiketoiminnan kustannuksia.

Traficomien suorittaman markkinaseurannan vuosiseurantatietojen²⁰ 2022 tulosten perusteella 365 luvanhaltijaa oli käyttänyt taksiliikenteen harjoittamiseen ajoneuvoa, jota käyttää myös joku toinen luvanhaltija. Kyselyyn vastanneista luvanhaltijoista oli näin n. 6 %:lla ollut kytkös ajoneuvon, jota on käyttänyt kaksi tai useampi yritys. Välityskeskusten ja suurten taksirytysten vuosina 2022 ja 2023 toimittamien kuukausiseurantatietojen mukaan useamman luvanhaltijan käyttämiä ajoneuvoja oli 7,5 – 13 % kaikista ilmoitetuista ajoneuvoista, ja n. 1 400 – 2 070 toimijalla oli ollut kytkös ajoneuvon, jota oli käyttänyt myös jokin toinen toimija. Markkinaseurantatiedon perusteella ei kuitenkaan kyetä selvittämään sitä, onko ajoneuvoa käytetty jatkuvasti eri luvanhaltijoiden toimesta ammattimaisen liikenteen harjoittamiseen vai onko ajoneuvon haltija vaihtunut vuoden aikana. Kovinkaan yleistä ei liene se, että samaa autoa käyttää kaksi tai useampi luvanhaltijaa samanaikaisesti, sillä eri luvanhaltijoiden tulee luonnollisesti huolehtia mm. auton tunnistemerkinnöistä sisätiloissa (luvanhaltijan nimi- ja yhteystiedot), hintamerkinnöistä sekä maksupäätelaitteista.

Lisäksi vain alle viidellä prosentilla henkilöautomallisten taksien rekisteriin merkityistä omistajista tai haltijoista ei ollut selkeää kytköstä taksiliikennelupaun maaliskuun lopussa 2023. Viiden prosentin lukuun on päädytty siten, että ajoneuvorekisteristä on haettu henkilöautomallisia taksiajoneuvoja (so. henkilöauto, jonka käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen liikenne). Näiden omistajia ja haltijoita on verrattu taksiliikenneluvan haltijoihin, jonka perusteella on päädytty siihen, että n. 5 %:lla vertailussa mukana olleista ajoneuvoista ei ole omistajuuden/haltijuuden kautta yhteyttä mihinkään taksiliikenneluvan haltijaan. Lukuna 5 % on vertailuhetkellä tarkoittanut reilua 600 ajoneuvoa.

²⁰ Markkinaseurannan vastausprosentti on noin 70 % vuosiseurantatietojen osalta.

Taksiajoneuvon yksinomaista haltijuutta koskevan vaatimuksen tarkkoja vaikutuksia on kuitenkin haastava arvioida. Rekisteröintivaatimuksen tiukentamisella kuitenkin tunnistetaan saavutettavan monia hyötyjä niin eri viranomaisten valvonnassa kuin esim. viraston suorittaman markkinaseurannan suhteen.

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen taksiliikennelupaan

Sen lisäksi, että luvanhaltija veloitettaisiin huolehtimaan siitä, että taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja hallinta on merkitty liikenneasioiden rekisteriin, ajoneuvo voitaisiin lisäksi luparekisterissä kytkeä kyseisen luvanhaltijan taksiliikennelupaan.

Tämä edellyttäisi ajoneuvon ilmoittamista koskevan uuden velvoittavan säännöksen sekä veloitteen laiminlyömistä koskevan sanktiosäännöksen lisäämistä liikennepalvelulakiin. Muutos edellyttäisi liikennelupajärjestelmän muutosten lisäksi muutoksia sähköiseen oma asiointi -palveluun sekä viranomaisrajapintaan. Lisäksi se edellyttäisi, että luvanhaltija veloitetaan ilmoittamaan luvan nojalla käytettävät ajoneuvot virastolle eli muutos edellyttää lisäsääntelyä. Jatkovalmisteluun ehdotetaan otettavan mukaan seuraava muutosehdotus.

Ehdotetaan liikennepalvelulakiin lisättäväksi uusi säännös koskien ajoneuvon ilmoittamista luparekisteriin (ajoneuvon kytkeminen taksiliikennelupaan) sekä veloitteen laiminlyömistä koskevan sanktiosäännöksen.

Ajoneuvon kytkeminen liikennelupaan vahvistaisi edelleen viranomaisvalvontaa. Tämä mahdollistaisi myös sen, että tienvarsitarkastuksia suorittava viranomainen voisi tarkistaa ajoneuvoon liitetyn liikenneluvan voimassaolon rekisteritunnuksen avulla. Ilman liikennelupaa taksiliikennettä harjoittavia olisi näin mahdollista poimia myös liikennevirrasta edellyttäen, että tienvarsitarkastusviranomaisen tietojärjestelmät tukevat tätä.

Säädösmuutoksen lisäksi ajoneuvon kytkemisellä taksiliikennelupaan olisi viranomaisvaikutuksia. Traficomien sähköiseen asiointipalveluun olisi luotava palvelu, jossa taksiliikenneluvan haltijat voisivat ilmoittaa ajoneuvoja luparekisteriin ja hallinnoida niitä. Lisäksi kytkentä edellyttäisi muutoksia liikennelupajärjestelmään. Sähköinen palvelu ja sähköisessä palvelussa ilmoitettujen ajoneuvojen tallentuminen liikennelupajärjestelmään edellyttäisi mahdollisesti myös uusia Traficomien järjestelmien välisiä rajapintaratkaisuja. Jotta muutoksella saavutettaisiin siihen sisältyvä täysi potentiaalinen hyöty, lisäksi Traficomien ja poliisin väliseen viranomaisrajapintaan tulisi tehdä muutoksia ja poliisi joutuisi todennäköisesti tekemään muutoksia omiin tietojärjestelmiinsä. Traficomille järjestelmämuutoksista aiheutuvia kustannus

olisi alustavien arvioiden mukaan n. 25 000 euroa. Poliisille mahdollisesti aiheutuvista kustannuksista ei ole vielä arviota.

Ajoneuvon kytkemisellä taksiliikennelupa on olisi myös vaikutuksia alan toimijoihin. Luvanhaltijoille aiheutuisi jossain määrin hallinnollista taakkaa ajoneuvojen ilmoittamisesta ja hallinnoimisesta sähköisessä palvelussa.

Jatkovalmistelussa on selvitettävä vaikutukset viranomaisiin, niin resursseihin (htv) kuin järjestelmiin ja varmistettava, että järjestelmät tukisivat ehdotettuja muutoksia ja että viranomaiset voisivat hyödyntää järjestelmän tietoja kattavasti. Tämä edellyttää ainakin Traficom ja poliisin eri järjestelmien ja rajapintojen tarkastelua. Toiseksi on tarkemmin arvioitava vaikutuksia taksialan yrittäjiin ja kuljettajiin etenkin sen osalta, rajoittaisiko vaatimus ajoneuvon rekisteröimisestä taksiliikenneluvan yksinomaiseen hallintaan etenkin osa-aikaisten taksinkuljettajien toimintaa.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

Liikenne- ja viestintäministeriö on yhdessä Traficom kanssa selvittänyt mahdollisuutta parantaa matkustajien turvallisuutta laajentamalla julkisesti saatavilla olevaa tietoa taksiliikenteen harjoittajista. Sähköisen julkisen kyselyn avulla voisi esim. tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella, onko kyseinen ajoneuvo ilmoitettu käytettäväksi taksiliikenteessä, mikä yritys kyseisellä ajoneuvolla taksiliikennettä harjoittaa ja onhan toimijalla voimassa oleva taksiliikennelupa.

Tällä hetkellä Traficom tarjoaa palvelua, josta voi tarkistaa julkiset liikennelupatiedot. Palvelusta saa tiedot voimassa olevista Suomessa myönnettyistä henkilö-, tavara- ja taksiliikenneluvista sekä tavara- ja taksiliikenteen harjoittamista koskevista ilmoituksista. Palvelu maksuton ja sinne pääsee Traficom sivuilta.²¹ Palvelun käyttö edellyttää kirjautumista oma-asiointiin sekä vahvaa tunnistautumista esimerkiksi pankkitunnuksilla. Haun voi tehdä luvanhaltijan nimen, yrityksen Y-tunnuksen tai lupanumeron perusteella.

Traficom palvelussa on mahdollista tarkastella myös ajoneuvon tietoja. Palvelussa voi hakea rekisteritunnuksella tai valmistenumeroilla veloituksetta minkä tahansa liikenneasioiden rekisteriin merkityn ajoneuvon osalta muun muassa tekniset tiedot, katsastustiedot ja verotiedot. Ajoneuvon omistaja- ja historiatiedot ovat maksullisia. Näytettävissä tiedoissa on mukana myös ajoneuvon käyttötarkoitustieto. Luvanvaraista liikennettä harjoitettaessa käyttötarkoitukseksi tulee merkitä "luvanvarainen". Jatkovalmisteluun ehdotetaan otettavan mukaan seuraavia muutosehdotuksia.

²¹ Palveluun pääsee Traficom sivuilta osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/julkiset-liikennelupa-ja-ilmoitustiedot>.

Ehdotetaan muutettavan Traficomin palvelua siten, että hakuja olisi mahdollista tehdä myös ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella.

Tämä edellyttäisi, että taksitietokantaa rakennettaessa ajoneuvon tiedot olisi yhdistetty taksiryttäjän liikenneluvan tietoihin (katso tarkemmin arviomuiston edellinen luku 4.4). Lisäksi muutos edellyttäisi, että luvanhaltijoita veloitettaisiin ilmoittamaan käytössään olevat ajoneuvot tietojärjestelmään (esim. Traficomin Lilja-järjestelmä). **Tämä toteutettaisiin muuttamalla liikenteen palveluista annetun lain 17 ja 227 §.** Tietojärjestelmien vaatimat muutokset olisi mahdollista toteuttaa suhteellisen vähäisin, kertaluonteisin kustannuksin. Muutoksilla ei arvioida merkittäviä vaikutuksia viranomaisten henkilöresursseihin.

4.6 Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

Liikennepalvelulaissa on muutamia veloitteita, joiden rikkomisesta ei ole säädetty sanktiota. Tällaisia ovat esimerkiksi taksivalaisinta ja hinnaston ilmoittamista koskevat puutteet. Valvonnan tehostamiseksi ja väärinkäytösten estämiseksi on tarpeen säätää näistä sanktiot. Muutokset edellyttävät säädösmuutosta sekä liikennepalvelulakiin että myös tieliikennelakiin.

Taksien tunnistettavuus on yksi taksiliikenteen luotettavuuden haasteista. Muusta sääntelystä poiketen, taksivalaisimesta säädetään tieliikennelaissa. Tieliikennelain 155 § 1 momentin mukaan taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin. Tämän lisäksi tieliikennelain 171 §:n mukaan kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttämisestä säädettyä. Taksivalaisin kuuluu 5 luvussa säädettyihin varusteisiin. Poliisi voi siis määrätä liikennevirhemaksun, jos taksivalaisin puuttuu taksiajoneuvosta kokonaan tai se ei ole näkyvillä.

Taksivalaisin ei saa olla millainen tahansa, vaan taksivalaisimesta on annettu tarkempi Traficomin määräys.²² Määräyksessä on määrätty taksivalaisimen väristä, koosta, tekstistä ja lisälaitteesta. Muunlaisen kuin kyseisen määräyksen mukaisen taksivalaisimen käyttämisestä ei kuitenkaan ole säädetty mahdolliseksi määrätä liikennevirhemaksua. Näin ollen poliisi ei voi nykytilanteessa puuttua muutoin kuin suullisella huomautuksella asiaan, vaikka se havaitsisi liikenteessä selkeästi määräyksen kriteereistä poikkeavan taksivalaisimen. Sääntelyaukko koskee siis taksivalaisinta, joka on ajoneuvossa, mutta se ei ole määräyksen mukainen.

²² Traficomin määräys ajoneuvojen erityisvalaisimista, heijastimista, heijastavista merkinnöistä sekä hälytysajoneuvojen äänimerkinantolaitteista ([TRAFICOM/393402/03.04.03.00/2020](https://www.traficom.fi/traficom/393402/03.04.03.00/2020)).

Jatkovalmisteluun ehdotetaan otettavan mukaan seuraavia muutosehdotuksia.

Ehdotetaan, että puutteellisesta taksivalaisimesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu. Tämä parantaisi poliisin mahdollisuuksia valvoa asiaa sekä kannustaisi oikeanlaisen valaisimen käyttämiseen. Yhtenäinen taksivalo parantaisi kuluttajien mahdollisuuksia tunnistaa taksi ja lisäksi siten kuluttajien luottamusta taksiliikenteeseen.

Kuluttajien luottamus taksialaan liittyy osaltaan myös hinnoittelun luotettavuuteen. Markkinaehtoisessa liikenteessä taksimatkat voidaan hinnoitella vapaasti, mutta oleellista on, että hinnat ilmoitetaan selkeästi. Liikennepalvelulain 152 §:ssä säädetään veloitteesta antaa kuluttajalle tieto matkan kokonaishinnasta tai hinnan määräytymisen perusteet ennen matkan alkamista. Hintatiedot on esitettävä niin, että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa ennen matkan alkamista.

Traficom on antanut täydentävän määräyksen hinnoittelun ilmaisemisesta.²³ Määräys koskee taksiasemalta tai taksitolpalta alkavia taksimatkoja sekä muutoin ennalta tilaamatta tai varaamatta alkavia matkoja. Määräys ei koske taksimatkoja, jotka tilataan puhelimitse tai sovelluksella välitys- tai yhdistämispalvelun kautta taikka muutoin ennalta. Määräyksessä säädetään mm. siinä käytettävistä ikoneista, hinnaston koosta, väristä ja sijoittelusta sekä esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta.

Kyseisen määräyksen rikkomisesta ei kuitenkaan ole säädetty seuraamusta. Hinnaston puuttuminen tai sen epäselvyys ovat kenttävalvonnassa kolmanneksi yleisin puute taksijoneuvoissa. Hinnoittelun epäselvyydestä tulee myös kuluttajilta palautetta merkittävässä määrin. Lainsäädännön muuttaminen tältä osin parantaisi poliisi mahdollisuuksia puuttua hinnaston puuttumiseen tai sen epäselvyyteen ja kannustaisi myös yrittäjiä huolehtimaan asiasta. **Ehdotetaan lisättävän säännös, että myös puutteellisesta hintojen ilmoittamisesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu.**

Jatkovalmistelussa tulee huomiotavaksi, että säädettäessä uusia hallinnollisia sanktioita edellytetään lailla säätämisen lisäksi täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta sekä hyväksyttävyyttä ja suhteellisuusperiaatteen mukaisuutta.

Lisäksi Traficomien määräystä tarkentamalla voi selkeyttää hintojen esittämistä, jolloin niiden puutteet olisi vielä helpommin havaittavissa.

²³ Traficomien määräys taksimatkasta matkustajalle ilmoitettavista tiedoista ja hintatietojen esilläpidosta ([TRAFICOM/408128/03.04.03.00/2021](#)).

5. Taksimatkaista kerättävät tiedot ja harmaan talouden torjunta

5.1 Asian esittely ja nykytila

Harmaan talouden torjunnassa on kyse pohjimmiltaan tiedosta. Harmaan talouden torjunnan näkökulmasta on keskeistä, että viranomaisilla on käytössään ajetuista taksimatkoista mahdollisimman standardimuotoista ja eheää vertailutietoa. Vertailutiedon avulla veroviranomainen voi varmistaa, että taksimatkoista maksetaan tarvittavat verot ja veroluontoiset maksut. Taksialan verotuksen asianmukaiseksi toimittamiseksi ja kirjanpidon järjestämiseksi yrityksen on kyettävä toimittamaan luotettavat tiedot liikevaihdon perusteista ja niistä muodostuneista tuotoista, eli asiakkaalta perittävistä hinnoista. Jotta tiedot olisivat luotettavia, niiden luotettavuus tulee voida varmistaa siten, että niitä ei voida manipuloida. Ennen liikennepalvelulain voimaantuloa pakolliset taksamittarit keräsivät tiedot kaikista ajoista.

Liikennepalvelulain voimaantulon yhteydessä kuitenkin luovuttiin kaikille takseille pakollisesta taksamittarista. Pakollisesta taksamittarista luopumisen tavoitteena oli madaltaa alalle tulon kynnystä ja mahdollistaa osa-aikainen taksitoiminta. Liikennepalvelulain esitöissä taksamittarin nähtiin estävän kaikenlaisten kiinteähintaisten palvelujen kehittämisen ja teknologisten innovaatioiden mahdollistamiseksi taksiliikenteen taksamittarivaatimuksesta siirryttiin teknologianeutraalimpaan sääntelyyn.²⁴

Liikennepalvelulain voimaantultua kiinteähintaisissa taksikyydeissä ei edellytetty käytettävän minkäänlaista tietoa keräävää laitetta tai tietojen säilyttämistä, jolloin kaikista taksimatkoista ei kertynyt verovalvonnassa tarvittavia tietoja ainakaan sähköiseen muotoon. Taksiryitys pystyi ottamaan kiinteähintaisia kyytejä, jotka maksettiin käteisellä, jolloin tietoa kyydistä ei välttämättä rekisteröity mihinkään järjestelmään, koska lainsäädäntö ei silloin siihen velvoittanut. Tällöin matkasta ei syntynyt valvontaa tukevaa tietoa. Taksiryityksellä oli toki silloinkin lakisääteinen velvoite viedä myös käteismaksut kirjanpitoonsa, mutta sen toteutumisen valvonta ilman teknisiä välineitä oli hyvin haastavaa.²⁵

Edellisessä taksisääntelyä koskeneessa korjaussarjassa liikennepalvelulakiin lisättiin uusi 15 a §, joka edellyttää, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään mittauslaitelain mukaista taksamittaria tai jotakin muuta laitetta tai järjestelmää, joka luotettavasti kerää jokaisesta

²⁴ HE 161/2016 vp, s.80.

²⁵ HE 176/2020 vp, s.17.

taksimatkaista sähköisessä muodossa laissa tarkemmin määritellyt tiedot. Tavoitteena oli harmaan talouden torjunnan tukeminen. Komission suosituksesta muu laite tai järjestelmä erotettiin lainsäädännössä selvästi taksamittareista.²⁶ Muun laitteen ja järjestelmän ominaisuudet ja käyttötarkoitus määriteltiin siten, että ei ole vaaraa, että ne tulkittaisiin mittauslaitedirektiivissä tarkoitetuksi taksamittariksi. Näin sääntely saatiin vastaamaan EU-sääntelyä. Lainsäädännössä on siis nykyään huolehdittu siitä, että kaikista taksimatkoista jää niin sanotusti vertailujälki sähköiseen muotoon.

Samassa yhteydessä taksamittarit tulivat myös pakollisiksi tietyissä kyydeissä. Muutetun liikennepalvelulain 152 § 2 momentin mukaan, jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkaista ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määrittämisessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Taksamittari on siis säädetty pakolliseksi muuttuvahintaisissa kyydeissä. Velvoitteella käyttää taksamittaria muuttuvahintaisten taksikyytien hinnan määrittämisessä pyritään varmistamaan, että hinta perustuu luotettavaan mittaustietoon. Taksamittariin ei täysin takaa sitä, että asiakkaalta perittävä hinta olisi täysin oikea, mutta se vähentää huijausten riskiä.²⁷

Muutoksilla haluttiin mahdollistaa teknologianeutraali lähestymistapa tietojen keruuseen, antaen tilaa teknologiselle kehitykselle eikä sitoa taksiliikenteen harjoittamista yhden tyyppiseen laitteeseen, jos muukin laite tai järjestelmä pystyy tuottamaan tarvittavat tiedot yhtä luotettavassa muodossa. Ongelmaksi on kuitenkin osoittautunut se, että muut laitteet ja järjestelmät ovat tällä hetkellä epätarkempia ja helpommin manipuloitavissa kuin taksamittari. Jos ajoneuvossa ei ole taksamittaria, on ainakin teoriassa mahdollista, että kyytejä ajetaan ilman että niistä rekisteröityy vertailutietoa esimerkiksi verottajalle. Sitä, minkä verran tällaisia, niin sanottuja pimeitä kyytejä ajetaan, ei kuitenkaan pystytä luotettavasti arvioimaan. Ongelma on potentiaalinen, mutta ei välttämättä tosiasiallisesti merkittävä. Tästä syystä mahdollisia muutoksia ja niiden hyöty-haitta –suhdetta on syytä harkita tarkasti.

Harmaan talouden torjunnan näkökulmasta merkityksellisiä ovat etenkin ne verotulot, jotka nykyisin jäävät saamatta. Verohallinto löysi kevään 2021 ja syyskuun 2022 välisenä aikana suoritettussa taksialan tehovalvonnassa kaikkiaan 8,7 miljoonalla eurolla kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja, 4,3 miljoonalla eurolla muita virheellisyyskysymyksiä, jotka vaikuttivat verotettavan tulon määrään, sekä pimeitä palkkoja lähes 3 miljoonan euron edestä.²⁸ Näiden perusteella voidaan hyvin karkeasti arvioida, että veroja jää keräämättä

²⁶ HE 176/2020 vp, mm. s.8, 16-17.

²⁷ Taksamittareilla varustetuissa takseissa asiakkaita on mahdollista huijata esimerkiksi käyttämällä vääriä taksoja tai valitsemalla asiakkaan näkökulmasta epätarkoituksenmukainen reitti. Aiheesta tutkimuksia HE 176/2020 vp, s.35.

²⁸ Verohallinto (2022): *Taksialan tehovalvonta paljasti 8,7 miljoonaa euroa kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja – Verohallinto toivoo lakimuutosta*. Julkaistu 26.10.2022.

vuosittain vähintään useita satoja tuhansia euroja. Tyypillinen verovilpin muoto on jättää käteisellä maksettua myyntiä kirjaamatta yrityksen kirjanpitoon tai jättää esimerkiksi kokonaan kirjaamatta jonkin kuukauden ajot. Taksamittaria saatetaan käyttää myös tarkoituksella väärin, jotta kirjanpitoon kirjautunut myynti jää todellisuutta pienemmäksi. Valvonta suoritettiin yhteensä noin 850 riskianalyysin perusteella valitulle taksiryttäjälle, kuljettajalle ja tilitoimistolle. Todellinen harmaan talouden rahallinen arvo on luultavasti vielä suurempi.

Myös ennen liikennepalvelulain voimaantuloa, verohallinnon suorittamassa taksitoimialaan kohdistuneessa valvontaprojektissa vuosilta 2015 – 2017, reilussa 300 suoritettussa verotarkastuksessa havaittiin puutteita yli 60 prosentissa tarkastetuista yrityksistä. Harmaaseen talouteen liittyviä merkittäviä havaintoja, kuten tulonsalausta, oli ilmennyt noin 30 prosentissa tarkastetuista tapauksista. Tyypillisimpiä rikkeitä olivat tulojen salaaminen ja yksityiskulujen lisääminen kirjanpitoon.²⁹ Taksamittarin pakollisuus ei siis estä harmaata taloutta, mutta se helpottaa jälkikäteistä tarkastusta ja taksimatkaista kerättäviä tietoja. Harmaa talous on kuitenkin paljon taksamittaria laajempi ilmiö.

Arvioitaessa taksimatkaista kerättävien tietojen kehittämistä ja harmaan talouden torjuntaa, voidaan vaihtoehdot jakaa karkeasti neljään, joita käsitellään seuraavissa kappaleissa. Näitä ovat taksamittari, muu laite tai järjestelmä, taksiliiketoiminnasta kerättävän tiedon ja esittämisvelvollisuuden kehittäminen sekä tietojen kerääminen reaaliaikaisesti uudenlaisen sähköisen järjestelmän avulla.

5.2 Vaihtoehdot toimenpiteet

Esivalmistelussa on yhtenä vaihtoehtona esitetty, että muun laitteen tai järjestelmän käyttöön ja sen rekisteröimien tietosisältöjen sääntelyyn tehtäisiin korjaavia toimenpiteitä tai tarkennuksia. Tämä edellyttäisi, että muun laitteen tai järjestelmän käytöstä ja sen rekisteröimistä tiedoista säädettäisiin tarkemmin tavalla, joka estäisi tietojen manipuloinnin ja jättäisi yritykselle vähemmän itsellistä harkintavaltaa tietosisältöjen toimittamisen muodon suhteen. Muun laitteen ja järjestelmän käyttötarkoitus ja edellytetyt ominaisuudet ovat kuitenkin tarkoituksella selvästi erilaiset kuin taksamittarin, jotta nämä laitteet ja järjestelmät jäävät mittauslaitedirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle eikä niiden tarvitse täyttää kaikkia taksamittareilta vaadittuja ominaisuuksia. Tarkemman sääntelyn esteeksi muodostuisikin mittauslaitteita koskeva EU-sääntely, mikä ei mahdollista muita laitteita koskevan sääntelyn nostamista taksamittarisääntelyä vastaavaksi. Näistä ystistä asiaa ei ehdoteta otettavan mukaan jatkovalmisteluun.

²⁹ Verohallinto (2016): *Verohallinto on paljastanut harmaata taloutta taksitoimialan tehovalvonnassa*. Julkaistu 15.11.2016.

Myös taksiliiketoiminnasta kerättävän tiedon ja esittämisvelvollisuuden sääntelyn muuttaminen on ollut esillä siten, että jokainen taksiryitys olisi velvollinen toimittamaan tietyn tietosisällön, mutta esittämistavan saisi itse valita. Esittämistapa voisi olla taksamittariraportti sähköisenä tai paperisena, ajopäiväkirja ja tositteet saaduista tuloista tai muun vastaavan laitteen ja ajopäiväkirjan yhdistelmä. Tämä malli edistäisi arviolta laadukkaamman tiedon saantia, mutta kuormittaisi viranomaisia (erityisesti verohallintoa) valvontatehtävissään entistä enemmän, koska tiedon esittämismuodosta johtuva variaatio kasvaisi ja manuaalinen työ lisääntyisi. Tiedon luotettavuuteen syntyy myös aina särö, kun tietolähteiden määrä kasvaa tai niissä käytetään kynää ja paperia. Lisäksi malli olisi manuaaliprosessien takia niin sanotusti kehitystä taaksepäin eikä tätä mallia ole tarkoitus jatkossa selvittää.

Kolmantena vaihtoehtona on taksamittarin pakollinen käyttö. Taksamittarin käyttämisen asettaminen pakolliseksi parantaisi standardisoidun ja eheän vertailutiedon saamista viranomaiskäyttöön, mikä vahvistaisi harmaan talouden torjuntaa.

Mittauslaitedirektiivin mukainen taksamittari rekisteröi kaiken taksiryityksen verotuksen ja kirjanpidon kannalta oleellisen tiedon riittävällä tarkkuudella eikä tietoa voi manipuloida. Taksamittarin eduksi voitaisiin katsoa myös se, että se on kiinteä ajoneuvoon asennettava laite, jota ei voi irrottaa ajoneuvosta ja sitä kautta manipuloida tietosisältöä. Tarkastuksissa se paljastaisi myös harmaan talouden ilmiön, jossa mahdollisesti jätetään kirjaamatta joitain maksuja mittariin ja sitä kautta kirjanpitoon, sekä silloin, jos mahdollisesti taksiryityksen työntekijä pimittää tuloja taksiryitykseltä. Taksamittari rekisteröi ajoneuvon ajoja silloinkin, kun sitä ei ole kytketty "on duty"-toimintoon.

Pakollinen taksamittari kuitenkin toisi kustannuksia niille taksiryityksille, joilla sitä ei tällä hetkellä ole. Taksamittarin ja maksupäätteen yhteiskustannus on arvolta noin 2 000 euroa ja mittarin käyttöikä on useita vuosia. Osa taksamittaritarjoajista tarjoaa mittareita myös vuokrattavaksi kuukausihinnalla. Traficomien toimialatuntemukseen perustuvan erittäin karkean arvion mukaan noin kolmella neljäsosalla nykyisen taksikannan ajoneuvoista mittari löytyisi jo ennestään, joten muutos koskettaisi mahdollisesti noin neljäsosaa nykyisin taksikäytössä olevista ajoneuvoista. Taksamittarin asettaminen pakolliseksi nostaisi kuitenkin alalle tulon tai alalla toimimisen kustannuksia, mikä voisi heijastua kielteisesti sekä kuluttajahintoihin että taksien saatavuuteen erityisesti kysyntäpiikkien aikana. Lisäkustannukset saattaisivat olla omiaan vähentämään erityisesti sesonkiluontoisesti tai osa-aikaisesti tapahtuvaa toimintaa, koska alalla toimiminen edellyttäisi suurempaa taloudellista panostusta. Traficomien taksiryitysten vuosiseurannan yhteydessä tehtyihin kyselyihin saatujen vastausten perusteella noin kolmasosa taksinkuljettajista voidaan varovaisen arvion mukaan laskea osa-aikaisiksi työntekijöiksi. Tarkempaa arviota tämän ryhmän merkityksestä taksialan kuljetusten tarjontaan ei ole.

Edellisten lakimuutosten yhteydessä myös taksamittarin pakollisuutta arvioitiin laajemmin. Lain esitöiden mukaan valmistelun yhteydessä pohdittiin erilaisia taksamittareiden käyttöön liittyviä velvoitteita.³⁰ Valmistelun aikana harkittiin erilaisia tapoja määrittää taksamittarin mittaustehtävä, eli käytännössä se, milloin taksamittaria olisi käytettävä.

Myös vaihtoehtoa taksamittarin pakollisuudesta kaikissa ajoissa selvitettiin. Mittauslaitedirektiivin mukaisten taksamittareiden voidaan katsoa takaavan korkean mittauksen ja tiedon säilytyksen luotettavuuden, mutta ne myös nostavat taksiliikennepalvelujen tuottamisen kustannuksia ja rajoittavat erilaisten hinnoittelumallien käyttöä. Vuoden 2020 hallituksen esityksessä todettiin, että koska liikennepalveluilta asetettuna tavoitteena on ollut mahdollistaa myös digitaalisten sovellusten käyttö takseissa, taksamittareiden edellyttäminen kaikissa takseissa ei katsottu olevan mahdollinen toimenpide.³¹ Kaikkia kyytejä tuli kuitenkin koskemaan uusi 15 a § taksimatkaista kerättävistä tiedoista joko taksamittarin tai muun vastaavan laitteen tai järjestelmän avulla. Tästä syystä päädyttiin ratkaisuun, jossa taksamittareiden käyttövelvoite oli tarkoituksenmukaista rajata niihin kuljetuksiin, joissa kuluttajansuojan tarve on suurin. Kun matkan hinta perustuu matkan aikana tapahtuvaan mittaamiseen, on tärkeää, että kuluttaja voi luottaa siihen, että mittari tuottaa oikeaa mittaustietoa. Luotettavaa mittaustietoa tuottavien taksamittareiden käytön edellyttäminen nähtiin perusteltuna osassa kuljetuksia nimenomaan kuluttajansuojan takia.

Taksamittareiden sekä muiden laitteiden ja järjestelmien sääntelyyn liittyy myös useita, osin vastakkaisia intressejä, joiden välillä joudutaan tasapainoilemaan. Taksamittarin pakollisuus voisi estää harmaata taloutta, mutta sen tuomat hyödyt eivät ole suoraan mitattavissa. Taksamittarin liittyvää sääntelyä, keinoja ja vaikutuksia on syytä selvittää tarkemmin jatkovalmistelussa. **Säädöshankkeeseen ehdotetaan otettavan mukaan taksamittarisääntelyn tarkastelu.**

Taksamittaria tai muuta vastaavaa laitetta tai järjestelmää koskevan sääntelyn ulkopuolelta on tunnistettu myös tarve jollain tavalla uudistaa laajemminkin taksimatkoista kerättäviä tietoja. Tällainen laajempi vaihtoehto voisi olla taksiliiketoiminnasta kerättävän tiedon rakentaminen uudenlaisen, pilvipohjaisen sähköisen järjestelmän avulla (ns. taksiliiketoiminnan data space). Uusi malli perustuisi sähköisten järjestelmien keskinäiseen rajapintojen avulla tapahtuvaan tiedonvaihtoon. Mallin avulla verohallinnolla ja tarvittaessa muilla viranomaisilla voisi olla suora yhteys pilvipohjaiseen palveluun, joka kokoaisi yhteen ajoneuvon liiketiedon ja mahdollisen muun ajoneuvodatan. Malli mahdollistaisi reaaliaikaisen tiedon siirron muuntelemattomassa ja standardisoidussa muodossa ja parantaisi siten myös riskiperusteisen valvonnan mahdollisuuksia. Malli ei sitoisi kuljettajiin tiettyyn laitteistoon ja palvelisi viranomaistarpeita jopa taksamittaria paremmin muodostaen reaaliaikaisen vertailutietovarannon. Järjestelmän

³⁰ HE 176/2020 vp, s.55.

³¹ HE 176/2020 vp, s.55.

rakentaminen edellyttäisi kuitenkin mittavaa ja aikaa vievää valmistelutyötä ja merkittävää lisärahoitusta. Vaihtoehto ei ole siten toteutettavissa nopeasti. Olisi kuitenkin perusteltua selvittää tarkemmin, mitä reaaliaikaisen, pilvipohjaisen tiedonvaihtojärjestelmän kehittäminen edellyttäisi sääntelyn ja tietojärjestelmätasolla sekä mitä mallin kustannukset olisivat.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt selvityksen siitä, mitä reaaliaikaisen, kattavan ja pilvipohjaisen tiedonvaihtojärjestelmän kehittäminen edellyttäisi ja mitä sen kustannukset ja toteutusaikataulu olisivat. Tarkoituksena olisi, että tiedot taksien kysynnästä (tilaukset) ja tarjonnasta (toteutuneet ajot) kerättäisiin nykyistä kehittyneemmällä ja aukottomalla tavalla. Tiedot kerättäisiin kaikkien ajettujen kyytien osalta kattavasti ja reaaliaikaisesti sekä samaa tietomuotoa (standardia) käyttäen. Kerättyä tietoa hyödynnettäisiin seuranta- ja valvontatehtävissä kuten nykyisin (mukaan lukien harmaan talouden torjunta), mutta tehokkaammin. Selvityksen tulokset ja mahdolliset muutostarpeet tullaan ottamaan huomioon myös säädöshankkeessa.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Liikennepalvelulain 6 §:n mukaan Traficom myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan hakijalle, jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyynsä nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin. Luvan myöntäminen edellyttää lisäksi sen arvioimista, osoittaako lainkohdassa tarkoitettu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta hakijan ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan luvanvaraista toimintaa.

Liikennepalvelulain 242 §:n mukaan Traficom voi peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Luvanhaltijan tulee näin täyttää mm. maksuvelvoitteiden hoitamista koskeva vaatimus myös lupakauden aikana.

Traficomien lupamenettely ja luvanhaltijoihin kohdistama valvonta tukee keskeisesti harmaan talouden torjuntaa taksialalla. Taksiliikenneluvan edellytykset pitää täytyä ennen liikenneluvan myöntämistä ja niiden tulee olla kunnossa liikenneluvan voimassaolon aikana. Maksuja koskevien velvoitteiden hoitaminen selvitetään Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikön tuottamasta VHS-raportista. Raporttia käytetään sekä hakemus- että valvonta-asioiden käsittelyssä. Tällä hetkellä raportti kattaa ainoastaan luonnollisen henkilön ja tämän mahdollisesti jo harjoittaman

elinkeinotoiminnan tiedot tai tiedot oikeushenkilöstä, joka hakee lupaa tai joka on luvanhaltija.

Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikkö on esittänyt, että harmaan talouden torjuntaa voitaisiin tehostaa, mikäli Traficomilla olisi mahdollisuus tutkia liikennelupia hakevien taustoja nykyistä laajemmin. Verohallinnon yksikkö on esittänyt, että vaatimus velvoitteiden hoitamisesta olisi tarpeen laajentaa oikeushenkilömuotoisen luvanhakijan tai luvanhaltijan vastuuhenkilöihin, omistajiin sekä näiden muuhun yritystoimintaan. Vastaava muutos on harmaan talouden selvitysyksikön mukaan toteutettu useisiin elinkeinolupiin tai rekisteröintiä vaativiin toimialoihin. Harmaan talouden selvitysyksikkö esitti henkilöpiirin laajentamista myös ns. liikkuvuuspaketin kansallisen täytäntöönpanon valiokuntakäsittelyn aikana.³²

Muutosehdotus velvoitteiden hoitamisen tarkistamisen laajentamisesta olisi toteutettavissa kansalliseen lainsäädäntöön tehtävillä muutoksilla. Traficomin uusi tietotarve voitaisiin toteuttaa viranomaisten välisellä tietojenvaihdolla ja harmaan talouden selvitysyksikön velvoitteidenhoitoselvityspalvelulla. Muutosehdotuksen osalta on arvioitava muutoksesta saatavia hyötyjä ja niiden suhdetta syntyvään hallinnolliseen taakkaan.

Traficomien mukaan maksuvelvoitteiden hoitamista koskevan edellytyksen laajentaminen koskemaan oikeushenkilömuotoisen luvan hakijan ja haltijan vastuuhenkilöitä ja omistajia vaikuttaisi merkittäväällä tavalla hakemus- ja valvonta-asioiden käsittelyyn. Yhtä hakemus- tai valvonta-asiaa käsiteltäessä tulisi tarkistettavaksi esimerkiksi osakeyhtiömuotoisten yritysten osalta yhtiön tietojen lisäksi mahdollisesti yhtiön toimitusjohtajan, hallituksen puheenjohtajan ja sen hallituksen kaikkien jäsenten velvoitteiden hoitamisen tilanne. Henkilöyhtiöiden osalta tarkistukset ulottuisivat mahdollisesti vastuunalaisiin yhtiömiehiin. Henkilöyhtiöiden osalta on huomioitavaa, että niissä vastuunalaisena yhtiömiehenä voi olla oikeushenkilö, jolloin velvoitteidenhoidon tarkastelu jatkuisi myös tämän oikeushenkilön ja sen vastuuhenkilöiden velvoitteiden hoitamiseen. Edelleen on huomionarvoista, että taksiliikennelupaa voi hakea ja se voidaan edellytysten täytyessä myöntää tavanomaisten yhtiömuotoisten yritysten lisäksi myös yhdistykselle, säätiölle tai julkisoikeudelliselle yhteisölle.

Liikennepalvelulain mukaan taksiliikennettä voidaan harjoittaa myös ilmoituksenvaraisena voimassa olevan tavara- tai henkilöliikenneluvan nojalla. Jos muutos toteutettaisiin vain taksiliikennelupasääntelyn osalta, se asettaisi taksiliikenteen harjoittajat eriarvoiseen asemaan keskenään. Sääntelyn laajentaminen tässä yhteydessä koskemaan myös tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoita vähintäänkin kaksinkertaistaisi muutoksesta odotettavissa olevan liikennelupahallinnon työmäärän määrän kasvun. Tavara- ja henkilöliikenneluvan osalta luvan myöntämisen edellytyksiä on

³² HE 194/2021 vp; LiVM 28/2021 vp: [Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö LiVM 28/2021 vp— HE 194/2021 vp](#).

tarkasteltu EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketista johtuvien muutosten implementoinnin yhteydessä. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (EY) N:o 1071/2009 7 artiklan mukaan vakavaraisuuden osoittamista koskevien vaatimusten lisäksi jäsenvaltiot voivat vaatia, että yrityksellä, liikenteestä vastaavalla henkilöllä tai muulla jäsenvaltioiden päättämällä tavalla mahdollisesti asiaankuuluvaksi katsomalla henkilöllä ei ole jäljellä olevia muita kuin henkilökohtaisia velkoja julkisoikeudellisille yhteisöille eikä tämä ole konkurssissa tai maksukyvyttömyys- tai purkamismenettelyssä. Asetuksen 7 artiklan säännösten implementoinnin yhteydessä lainsäätäjä ei katsonut tarpeelliseksi laajentaa maksuja koskevien puutteiden huomioimista oikeushenkilöiden vastuuhenkilöihin, joten tavara- ja henkilöliikennelupien osalta luvan maksupuutteita tarkastellaan vastaavasti kuin taksiliikenneluvissa eli tarkastelu ulottuu vain hakijaan tai luvanhaltijaan.

Jos maksuja koskeva velvoitteiden hoidon tarkastelu lisäksi ulotettaisiin tämän laajennetun henkilöpiirin henkilökohtaisten asioiden lisäksi niihin yrityksiin, missä kyseinen henkilö käyttää tai on käyttänyt määräysvaltaa, lupamenettely muodostuisi Traficom:n näkemyksen mukaan käytännössä täysin mahdottomaksi toteuttaa. Tällaisen ehdon täyttymisen tarkistaminen edellyttäisi ensinnäkin jokaisen henkilön osalta luotettavaa tietoa siitä, missä yrityksissä henkilö käyttää tai on käyttänyt määräysvaltaa ja millä perusteella määräysvalta on muodostunut. Tämän jälkeen olisi selvitettävä näiden yritysten mahdolliset maksujen laiminlyönnit. Koska edellä mainittujen seikkojen selvittäminen jokaisen oikeushenkilöä koskevan asian käsittelyn yhteydessä on käytännössä mahdotonta, tällainen sääntely voisi johtaa siihen, että edellytys tulisi tarkasteltavaksi sattumanvaraisesti vain joidenkin toimijoiden kohdalla, ja tällöin vaatimus toimijoiden yhdenvertaisesta kohtelusta ei toteutuisi.

Ehdotus johtaisi Traficom:n mukaan siihen, että asian käsittelyssä huomioon otettavien henkilöiden ja yritysten määrä ja tarkistettavien asiakirjojen ja yksityiskohtien määrä moninkertaistuisi nykyisestä. Tämä jo sellaisenaan hidastaisi lupa-asioiden käsittelyä. Ehdotuksella olisi taloudellisia vaikutuksia myös siitä syystä, että se edellyttäisi välttämättömiä muutoksia liikennelupajärjestelmään.

Harmaan talouden torjumista ja sen toteuttamiseksi tarvittavia toimenpiteitä tulee lähtökohtaisesti edistää. Toimenpiteet ja niiden vaikutukset on kuitenkin aina suhteutettava niiden avulla oletettavasti saavutettavaan hyötyyn. Taksiliikenneluvan haltijoita on 31.12.2023 ollut 9 860 kpl. Näistä 3 580 kpl on ollut oikeushenkilömuotoisia (36 %). Harmaan talouden selvitysyksikön arvion mukaan n. 5 %:llä yrityksistä on sellaisia vastuuhenkilöitä, joilla on puutteita velvoitteiden hoitamisessa. Taksiliikenneluvan haltijoiden osalta tämä tarkoittaisi, että jos valvontaa kyettäisiin kohdentamaan kaikkiin oikeushenkilömuotoisiin luvanhaltijoihin, toimenpiteitä mahdollisesti kohdistuisi tästä ehdotuksesta johtuen vajaaseen 200 luvanhaltijaan. Käytännössä valvontaa kuitenkin tehdään riskiperusteisesti ja esimerkiksi vuoden 2023 maksupuutteita koskeva valvonta kohdistui kaiken kaikkiaan n. 250 taksiliikenneluvan haltijaan. Jos oikeushenkilömuotoisten toimijoiden

osuus olisi näistä 90 kpl, valvonta paljastaisi mahdollisesti vuositasolla muutaman yrityksen, joiden vastuuhenkilöpiiriin kuuluvilla olisi sellaisia maksupuutteita, jota edellyttäisivät toimenpiteitä. Hakemuskäsittelyn osalta tilanne olisi mahdollisesti se, että alalle pääsy kyettäisiin laskennallisesti estämään ehkä reilulta 20 oikeushenkilömuotoiselta hakijalta. Uusia taksiliikennelupia myönnettiin vuonna 2023 yhteensä 1 335 kpl. Vaikutuksia arvioitaessa on lisäksi huomioitava se, että toimijoiden on varsin helppo halutessaan kiertää säännöstä poistamalla henkilöitä yrityksen hallintoelimistä siksi ajaksi, kun lupaa haetaan tai jos yritykseen kohdistuu lupakauden aikana valvontaa.

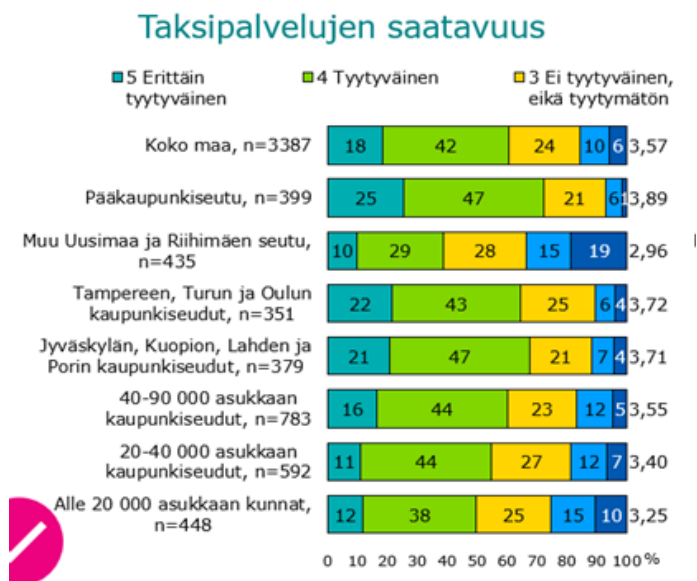
Asia on tullut esille harmaan talouden selvitysyksikön toimesta, ja arvioitu etenkin lupaviranomaisena toimivan Traficom:n näkökulmasta. **Ehdotettua säännösmuutosta ei edellä arvioidut vaikutukset huomioiden pidetä tarkoituksenmukaisena.** Muutos kuormittaisi ja hidastaisi taksiliikennelupa-asioiden käsittelyä ja edellyttäisi henkilöressurssien lisäämistä, jotta hakemusten käsittelyajat saataisiin pysytettyä nykyisellään. Muutoksesta aiheutuisi tietojärjestelmäkustannuksia ja se vaikuttaisi siihen, millä aikataululla taksiliikennelupia koskeva hakemusmenettely kyetään automatisoimaan. Muutos edellyttäisi myös Harmaan talouden selvitysyksiköltä VHS-raportin sisällön laajentamista koskemaan laajennettua henkilöpiiriä. Asiaa ei näin ollen ehdoteta otettavan mukaan säädösvalmisteluun.

6. Saatavuus

6.1 Asian esittely ja nykytila

Lakimuutoksin on hankalaa edistää taksien saatavuutta ilman, että muutoksin liikaa rajoitettaisiin alan markkinaehtoisuutta. Saatavuudesta puhuttaessa on myös tarpeen huomioida, että saatavuudessa on hyvin paljon eroja kaupunkien, asutuskeskittymien ja haja-asutusalueiden välillä. Edellisessä taksilainsäädännön tarkastelua koskevassa arviomuistiossa vuodelta 2020 käsiteltiin myös saatavuuden kysymyksiä ja mahdollisia ratkaisumalleja.

Ennen liikennepalvelulakia voimassa ollessa taksiliikennelaissa oli useita taksipalvelujen saatavuuteen vaikuttavia säännöksiä. Taksipalvelujen saatavuuteen vaikutti esimerkiksi kunta- tai aluekohtaiset lupakiintiöt, asemapaikkavelvoite ja ajovelvoite, josta lähtökohtaisesti seurasi velvoite päivystää ympärivuorokautisesti. Liikennepalvelulain myötä taksimarkkinat avattiin ja mm. asemapaikka- ja ajovelvoite poistettiin. Tästä johtuen taksien tarjontaa syntyy sinne, missä on kysyntää. Pienimmillä paikkakunnilla ja haja-asutusalueilla tämä on voinut tarkoittaa sitä, että taksipalveluja ei ole saatavilla tai niitä on saatavilla vain rajoitetusti. Tästä syystä johtuen arviomuistiossakin käsitellään saatavuutta haja-asutusalueiden näkökulmasta. Traficomien Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2023 -kyselytutkimuksessa saatavuudessa oli eroavaisuuksia maantieteellisesti (kuvio 7).³³



³³ Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään kuvaraportti 2023

Pääkaupunkiseudulla saatavuus koettiin parhaaksi ja hieman yllättäen huonoimmat arviot saivat muu Uusimaa ja Riihimäen seutu. Myös pienimmät kunnat arvioivat saatavuuden selvästi pääkaupunkiseutua ja muita kaupunkikeskuksia huonoimmaksi.

Taksin saaminen suuremmissa kaupungeissa voi olla aiempaa helpompaa, mutta tämä positiivinen kehitys ei koske laajemmin muita alueita ainakaan arkaikojen ulkopuolisina ajankohtina. Kuluttajille tilanne saattaa näyttäytyä pidempänä odotusaikana. Mitä vähemmän alueella on tilauksen tullessa vapaana palvelutarpeeseen sopivaa kalustoa ja mitä kauempaa kyseinen taksi tulee asiakkaan luo, sitä pidempi tilausaika yleensä on. On myös mahdollista, että mikäli takseja ei ole lainkaan vapaana tai tilaus ei muuten ole taksiryrittäjälle taloudellisesti mielekäs, saattaa kyyti jäädä kokonaan toteutumatta.

Mahdollisia ratkaisuja taksipalveluiden saatavuuden lisäämiseen tai ylläpitämiseen haja-asetuilla alueilla voisi olla ensinnäkin markkinaehtoinen päivystys, jonka taksiryrittäjät toteuttaisivat keskenään sopien, ja toiseksi julkisin varoin hankittava päivystys. Molempia vaihtoehtoja on käytössä, esimerkiksi Forssassa on julkisin varoin toteutettu päivystys arkiöisin.³⁴ Sen sijaan taksiryntysten välisistä sopimuksista ei ole tietoa, mutta oletettavaa on, että joillain alueilla tämänkaltaisia sopimuksia on.

Taksien saatavuuteen ei tulevassa lainsäädäntöhankkeessa ole suunnitelmassa varsinaisia säädösmuutosehdotuksia. Nykyisen lainsäädännön puitteissa on mahdollista edistää saatavuutta esimerkiksi kunnan ostamana päivystyspalveluna tai, tiettyjen reunaehtojen toteutuessa, taksiryntäjien keskinäisin sopimuksin. Mahdollisena säädösmuutoksen ulkopuolisena keinona voisikin olla Kilpailu- ja kuluttajaviraston (jäljempänä KKV) ohjeistuksen uusiminen ja tarkentaminen sen osalta, milloin taksiryntäjät voisivat sopia päivystysvuoroista. Asiasta on keskustelu alustavasti KKV:n asiantuntijoiden kanssa, mutta tämän toteuttaminen on KKV:n itsenäisesti päätettävissä, eikä näin ollen liity suoraan tulevaan LVM:n lainsäädäntöhankkeeseen.

6.2 Ajovuoroista ja päivystyspaikoista sopiminen

Lähtökohtaisesti kilpailuoikeuden sääntöjen mukaan kilpailevat yritykset eivät voi sopia keskenään ajovuoroista tai muulla tavoin jakaa markkinoita keskenään. Kilpailulain (948/2011) 5 § kieltää sellaiset elinkeinonharjoittajien väliset sopimukset, yhdenmukaistetut menettelytavat ja yhteenliittymien

³⁴ Forssan kaupunki (2023): [Kaupunginhallituksen Pöytäkirja 24.04.2023/Pykälä 154](#).

päätökset, joiden tarkoituksena tai seurauksena on kilpailun merkittävä estyminen, rajoittuminen tai vääristyminen. Kilpailuoikeuden sääntöjen noudattamista valvoo kilpailu- ja kuluttajavirasto (jäljempänä KKV). KKV on myös laatinut ohjeistuksia liittyen kilpailusääntöihin taksimarkkinoilla.³⁵ Kilpailua rajoittavakin yhteistyö voi olla sallittua, jos siitä syntyy enemmän hyötyä kuin haittaa kuluttajille. Yhteistyön on tällöin oltava välttämätöntä tämän hyödyn aikaansaamiseksi.

Ajovuoroista sopiminen on siis lähtökohtaisesti kiellettyä kartellitoimintaa, mutta sen sallittavuuden arvioinnissa merkitystä on sillä, hyödyttääkö sopiminen kuluttajia ja onko se välttämätöntä. KKV:n ohjeistuksissa on täsmennetty, että esimerkiksi päivystyspaikoista sopiminen on sallittua ainoastaan poikkeuksellisissa tilanteissa, jos yritykset voivat esimerkiksi osoittaa, ettei alueelle synny riittävästi taksitarjontaa ilman yhteistyötä. Ajovuorot ja päivystyspaikat on oltava maantieteellisesti ja ajallisesti rajoitettuja. KKV:n ohjeistuksen mukaan ajovuoroista sopiminen voi olla sallittua vain poikkeuksellisesti esimerkiksi hiljaisina vuorokaudenaikoina, jos yritykset voivat osoittaa, että se hyödyttää kuluttajia ja on välttämätöntä. Näin voi olla esimerkiksi silloin, jos autoja ei olisi ajossa riittävästi ilman tätä yhteistyötä ja jos jokaisella autoilijalla on mahdollisuus saada kyytejä, vaikkei olisikaan vuorossa. On epätodennäköistä, että kaikki viikonpäivät ja vuorokaudenajat kattavat ns. 24/7-ajovuorot olisivat välttämättömiä tuottamaan tehokkuusetuja, jotka hyödyttävät myös kuluttajia.

Ajovuoroyhteistyöhön osallisten yritysten on myös varmistettava, että samalla ei aseteta muita kuin välttämättömiä rajoituksia kuluttajia hyödyttävän tehokkuuden saavuttamiseksi. Ajovuorot on ensinnäkin laadittava koskemaan vain hyödyn saavuttamiseksi välttämättömiä aikoja. Ajovuorojen soveltaminen on lopetettava, jos niiden välttämättömyys poistuu esimerkiksi markkinoille tulon seurauksena. Lisäksi ajovuorojärjestelmään kuuluvilla autoilijoilla tulee olla oikeus ajaa ja mahdollisuus saada kyytejä myös ajovuoron ulkopuolella. Myös päivystyspaikoista tai muusta aluejaosta sopiminen voi olla sallittua vain poikkeuksellisesti, jos yritykset voivat esimerkiksi osoittaa, ettei tietylle alueelle synny riittävästi tarjontaa ilman yhteistyötä. Ajovuorojen tapaan myös päivystyspaikkoja koskevan yhteistyön on rajoitettava vain niihin maantieteellisiin alueisiin ja siihen vuorokaudenaikaan kuin on välttämätöntä kuluttajia hyödyttävän tehokkuuden saavuttamiseksi.

Nykyinen lainsäädäntö siis mahdollistaa ajovuoroista tai päivystyspaikoista sopimisen, jos siitä katsotaan olevan hyötyä kuluttajille eikä kyse ole pelkästään taksiyrityksiä hyödyttävästä markkinoiden jakamisesta. Taksiryrittäjät eivät kuitenkaan ole välttämättä uskaltaneet tehdä sopimuksia, sillä sääntöjen ja ohjeiden tulkitseminen ei ole aivan yksinkertaista.

³⁵ Kilpailu- ja kuluttajavirasto: [Kilpailuvalvonnan painopisteet taksimarkkinoilla](#).

Asiaa on käsitelty myös jo vuoden 2020 arviomuistoissa.³⁶ Asian ratkaisemiseen on ehdotettu kolmea eri vaihtoehtoa. Ensimmäisenä vaihtoehtona olisi KKV:lta täsmällisempi ohjeistus. Ohjeissa kuvattaisiin tarkemmin ne tilanteet, joissa ajovuoroista sopiminen on mahdollista ja miten sopimisesta kuluttajille koitua hyöty tulisi osoittaa. Selkeämpi ohjeistus voisi olla hallinnollisesti kevyt ja helppo tapa lisätä taksirytysten ymmärrystä siitä, missä tilanteissa sopiminen on mahdollista. Tarkempikaan ohjeistus ei välttämättä takaisi sitä, että yritykset rohkaistuisivat sopimaan vuoroista, koska pelkkä ohje ei poista sitä mahdollisuutta, että KKV katsoisi toiminnan kilpailulain vastaiseksi. Siten pelkkä ohjeen päivitys ei välttämättä muuttaisi nykyistä tilannetta. Ratkaisuvaihtoehdon osalta on syytä huomioida, että KKV tekee itsenäisesti arvion ohjeistuksen päivitystarpeesta virastolle laissa annetun mandaatin puitteissa. Ohjeistuksen päivitystä tai sisältöä ei ohjata poliittisesti. Asiasta on keskusteltu KKV:n asiantuntijoiden kanssa keväällä 2024 ja KKV selvittää mahdollisuutta kehittää ja joiltain osin tarkentaa ohjeistusta, jotta tilanne olisi selkeämpi taksiryttäjien näkökulmasta.

On myös esitetty toive eräänlaisesta ennakkoratkaisusta KKV:lta, jolloin taksiryttäjät voisivat ennakolta selvittää KKV:lta, rajoittaako sopimus kilpailua. Taksirytysten näkökulmasta menettely olisi ohjeistusta ennakoitavampi ja todennäköisesti lisäisi ajovuoroista sopimista ohjetta tehokkaammin, ja saattaisi parantaa taksien saatavuutta hiljaisina aikoina. Ehdotusta on kuitenkin tarkasteltava mm. EU:n kilpailulainsäädännön näkökulmasta. Sekä EU:n että Suomen kilpailulainsäädäntö perustuu nykyisin yrityskauppa- ja valvontaa lukuun ottamatta itsearviointiperiaatteelle eikä poikkeuslupia tai puuttumattomuustodistuksia myönnetä.³⁷ EU:n asetus kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta (asetus 1/2003) tuli voimaan vuonna 2003. Tämän jälkeen kansalliset kilpailuviranomaiset eivät ole voineet antaa poikkeuslupia niissä tapauksissa, joihin sovelletaan EU:n kilpailuoikeutta eli tapauksissa, joissa kilpailunrajoitus voi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tätä ns. kauppavaikutuskriteeriä tulkitaan laajasti ja sellaisia tapauksia, joihin EU:n kilpailusäännöt eivät soveltuisi on hyvin vähän. Näin ollen kansallinen poikkeuslupajärjestelmä ei käytännössä toisi apua tilanteeseen ja sen sijaan aiheuttaisi vaikeita tulkintakysymyksiä ja oikeusepävarmuutta.

Esillä on myös ollut mahdollisuus lisätä liikennepalvelulakiin säännös, jossa lakiin kirjattaisiin selkeät ehdot, milloin sopiminen on mahdollista (esimerkiksi tietyt ajat ja alueet) tai niin, että viranomainen myöntää luvan sopimiseen hakemuksesta arvioituaan tiettyjen laissa säädettyjen edellytysten (esimerkiksi alueen ja vuorokaudenaikojen taksitarjonta) täyttymisen. Sopimismenettelyn edellytykset olisi kuitenkin hankala kirjata lakiin siten, ettei taksirytyksille jäisi mahdollisuutta sopia ajovuoroista kilpailua haittaavalla tavalla. Esimerkiksi tarkkojen alue- tai aikamääreiden kirjaaminen lakiin olisi vaikeaa tai jopa mahdotonta. Jos taas laki jää epämääräisemmäksi ja arviointi tehtäisiin edellä kuvatun

³⁶ Liikenne- ja viestintäministeriö (2020), s.37-52.

³⁷ Liikenne- ja viestintäministeriö (2020), s.50.

ennakkopäätösmenettelyn tapaan viranomaistyönä, edellyttäisi se merkittäviä viranomaisresursseja. Jos sopiminen voitaisiin tehdä kilpailuvaikutuksista riippumatta, olisi riski kilpailuvääristymistä esillä olleista malleista suurin.³⁸

Lisäksi KKV:n vastauksissa³⁹ edellisen arviomuiston kysymyksiin on todettu, että lakikirjaus saattaisi olla kilpailuoikeuden vastainen. Suomella on EU-oikeudellinen velvoite olla säätämättä lakeja, joilla annetaan yrityksille oikeus solmia kilpailuoikeuden vastaisia sopimuksia. Jäsenvaltio rikkoisi silloin omaa velvoitettaan pidättyä EU:n tavoitteiden vastaisista toimenpiteistä. Yrityksetkään eivät lainsäädännöstä huolimatta vapautuisi kilpailuoikeudellisesta vastuusta, jos kyseessä katsotaan edelleen olevan myös niiden sopimus, jonka tekemisen jäsenvaltio on hyväksynyt. Mikäli harkittaisiin lainsäädäntöä ajovuoroista sopimisesta, olisi syytä selvittää huolella tämän oikeuskäytännön asettamat reunaehdot. KKV:n arvion mukaan ehdotettu säännös olisi mahdollisesti ristiriidassa kilpailulain 5 §:n kanssa. Kilpailulain 5 §:stä poikkeava säännös ei myöskään synnyttäisi kaivattua varmuutta taksimarkkinoiden toimijoille, sillä epävarmuus vain siirtyisi uuden säännöksen soveltamiseen. Lisäksi säännös ei toisi mitään lisää kilpailulain 6 §:ään nähden, mikäli ajovuoroista sopiminen on palvelutason kannalta tarpeellista ja kuluttajan näkökulmasta hyödyllistä.

Näistä syistä ei jatkovalmistelussa nähdä tarkoituksenmukaiseksi selvittää tarkemmin mahdollista säädosmuutosta päivystysvuoroista sopimiseen.

6.3 Päivystyksen hankkiminen julkisin varoin

Vuoroista sopimisen ohella saatavuutta voisi myös edistää julkisesti ostetulla päivystyspalvelulla. Esimerkiksi kesäkuusta 2023 lähtien Forssan kaupunki on ostanut taksien päivystyspalveluita arkiöisin. Kyseessä on vuoden mittainen kokeiluhanke, joka päättyy toukokuun lopussa 2024 ja sen jälkiarviointi on pian ajankohtainen.

Taksipäivystyksen hankkiminen hiljaisille ajankohdille julkisin varoin on mahdollinen keino kunnille taata tietyn tason palveluiden saatavuus omalla alueellaan. Voisi myös miettiä, olisiko mahdollista selvittää yhteisiä malleja ja ohjeistusta siitä, miten kunnat voisivat hankkia päivystystä, tai voisiko päivystyksen hankkimisen laajentaa esimerkiksi hyvinvointialuetasolle. Julkisesti tuettu päivystys ei kuitenkaan ole ratkaisu kaikilla alueilla, sillä julkinen taloudellinen tilanne ei välttämättä mahdollista päivystyksen ostamista. Mutta varsinaista estettä tällaiselle toiminnalle ei vaikuttaisi olevan. Taksipalvelut eivät kuitenkaan ole kunnan järjestämisvastuulla vaan täysin markkinaehtoista toimintaa, ja koska taksien saatavuus liittyy myös yleiseen ongelmaan haja-asutusalueiden kysynnän ja tarjonnan epäkohdista,

³⁸ Liikenne- ja viestintäministeriö (2020), s. 50.

³⁹ Lausuntopalvelu: [Palaute arviomuistiolle taksisääntelyn toimivuudesta.](#)

on täysin kuntien itsensä päätettävissä olisiko päivystyksen ostaminen ja näin ollen tietyn laatutason ylläpitäminen tarkoituksenmukaista omalla alueellaan.

7. Keskeiset muutosehdotukset

7.1 Ehdotetut muutokset

Arviomuistiossa ehdotetaan otettavaksi säädöshankkeeseen mukaan seuraavat muutosehdotukset.

Muutosehdotukset joilla varmistetaan kuljettajien ammattitaito ja vahvistetaan luottamusta turvallisuuteen, kitketään vilppiä

- Ajoluvan myöntämisen esteeksi lisättäisiin rikoslain aserikoksia käsittelevän 41 luvun mukaisia rikoksia.
- Ajoluvan myöntämisen esteeksi lisättäisiin rikoslain 36 luvun mukaisia rikoksia petoksesta ja muusta epärehellisyydestä sekä 37 luvun mukaisia maksuvälinerikoksia.
- Selvitetään liikennepalvelulain 246 §:n mukaisen ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja.
- Lakiin lisättäisiin säännös pakollisen taksinkuljettajan 21 tunnin koulutuksen suorittamisesta taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi.
- Liikennepalvelulain 246 a § 1 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen ja selvitettäisiin vilpin jälkeen asetun karenssin mahdollista pidentämistä.
- Hyväksytyt kokeen suoritus ajoluvan hakemisen perusteena rajattaisiin liikennepalvelulain 25 a §:ssä ajallisesti, esimerkiksi kolmeen vuoteen.
- Liikennepalvelulakiin lisättäisiin määräaikainen kieltä osallistua kokeeseen hylätyn koesuorituksen jälkeen.
- Liikennepalvelulain 25 a §:n lisättäisiin, että koe tulee suorittaa kokonaisuudessaan puolen vuoden ajanjakson aikana.
- Liikennepalvelulakiin lisättäisiin määräaikainen kieltä osallistua kokeeseen kolmen hylätyn suorituskerran jälkeen.
- Liikennepalvelulain 25 §:n 2 momentin 2 kohtaan lisättäisiin, että terveysvaatimusten täytyminen on osoitettava enintään kuusi kuukautta aiemmin annetulla lääkärinlausunnolla ajolupaa haettaessa sekä ajolupaa uusittaessa.

Muutosehdotukset joilla tiukennetaan taksiliikenneluvan edellytyksiä ja parannetaan koulutuksen ja kokeiden valvontaa

- Liikennepalvelulain 8 §:n 1 momentin hyvämaineisuuden esteeksi lisättäisiin myös rikoslain 36 luvun mukaisia rikoksia petoksesta ja muusta epärehellisyydestä sekä 37 luvun mukaisia maksuvälinerikoksia.
- Liikennepalvelulain 8 §:n 1 momentin hyvämaineisuuden estäviksi rikoksiksi lisättäisiin rikoslain 20 luvussa tarkoitetut seksuaalirikokset, 21 luvussa tarkoitetut henkeen tai terveyteen kohdistuvat rikokset sekä rikoslain aserikoksia käsittelevän 41 luvun mukaisia rikoksia.
- Liikennepalvelulain 6 a §:ää muutettaisiin siten, että vastuu kokeen järjestämisestä siirrettäisiin Traficom in tehtäväksi.
- Mikäli kokeen järjestäminen asetettaisiin Traficom in vastuulle, samalla liikennepalvelulain 246 a §:n 2 momenttiin lisättäisiin, että määräaikainen kieltä osallistua kokeeseen koskisi myös yrittäjäkokeessa todettua vilppiä.
- Lisättäisiin Traficomille oikeus saada käyttöönsä VHS-raportointi koulutusorganisaatioiden vakavaraisuuden tarkastamiseksi muuttamalla lain harmaan talouden selvitysyksikön 6 §:ää ja liikennepalvelulain 35 a §:ää.
- Liikennepalvelulain 36 a §:ään lisättäisiin koulutusorganisaatiolle tarkempia kelpoisuusvaatimuksia.
- Liikennepalvelulain 36 a §:ssä määritellylle koulutuksesta vastaavalle henkilölle asetettaisiin tarkempia kelpoisuusvaatimuksia.

Muutosehdotukset joilla parannetaan taksien tunnistettavuutta ja hintojen merkitsemistä

- Lisättäisiin liikennepalvelulain 17 §:n 2 momenttiin myös taksiliikenneluvan haltijan velvollisuus huolehtia, että ammattimaisessa henkilökuljetusliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin.
- Lisättäisiin liikennepalvelulakiin uusi säännös koskien ajoneuvon ilmoittamista luparekisteriin (ajoneuvon kytkeminen taksiliikennelupaan) sekä velvoitteen laiminlyömistä koskeva sanktiosäännös.
- Selvitetään taksamittarisääntelyä ja värillisten rekisterikilpien vaatimista taksiajoneuvoihin.
- Lisättäisiin mahdollisuus määrätä puutteellisesta taksivalaisimesta liikennevirhemaksu.

- Lisättäisiin mahdollisuus määrätä puutteellisesta hintojen ilmoittamisesta liikennevirhemaksu.

7.2 Muut toimet

Edellä mainittujen lakimuutosten lisäksi toteutetaan joukko muita toimenpiteitä, jotka eivät edellytä säädösmuutoksia. Nämä toimet jakautuvat Traficomien toimivallassa oleviin määräysmuutoksiin, viestinnän tehostamiseen sekä viranomaisyhteistyön ja taksimarkkinan seurannan tiivistämiseen.

Määräyksillä toteutettavat muutokset

- TRAFICOM/408128/03.04.03.00/2021 Taksimatkasta matkustajalle ilmoitettavat tiedot ja hintatietojen esilläpito. Määräyksen sisällön tarkastelu siten, että hintojen muodostus on entistäkin selkeämmin kuluttajan todettavissa ja vertailtavissa.
- TRAFICOM/420990/03.04.03.00/2020 Henkilöliikenteen palvelujen kysyntä- ja tarjontatiedot ja taksiliikenteen palvelujen hintatiedot. Tarkastellaan määräyksen sisältöä seurannan kattavuuden parantamiseksi, ohjeistuksen yhteensopivuutta sekä kieliversioita. Lisäksi tiedonhankinnassa pyritään tiivistämään sidosryhmäyhteistyötä aineistojen käytettävyyden parantamiseksi.
- TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019 Taksinkuljettajakokeen vaatimukset, koerakenteen muutokset, ennakoilmoitus.
- TRAFICOM/391024/03.04.03.00/2020 Taksiliikenteen koulutusorganisaatiot, tarkastellaan tarvittaessa
- TRAFICOM/390977/03.04.03.00/2020 Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus, tarkastellaan tarvittaessa
- TRAFICOM/391032/03.04.03.00/2020 Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe, tarkastellaan tarvittaessa

Tiivistetään viranomaisyhteistyötä

Tiivistetään poikkihallinnollista viranomaisyhteistyötä kaikkien taksimarkkinoilla toimivien toimivaltaisten viranomaisen kesken Traficomien johdolla luomalla vakiintunut ja säännöllinen yhteistyöfoorumi. Viranomaisyhteistyötä tehostamalla ja laajentamalla voidaan parantaa viranomaisten yhteistä tilannekuvaa taksimarkkinoiden toiminnasta, mahdollisista ongelmista, toteutettujen toimenpiteiden tehokkuudesta sekä varmistaa viranomaisten reagoitukykyä.

Tehostetaan viestintää

Traficom tehostaa viestintää, jotta kaikilla taksimarkkinoilla toimivilla olisi mahdollisimman selkeä kuva sääntelyn edellyttämistä oikeuksista ja velvoitteista.

Erilliset selvitykset

Valvonnan tehostamiseksi on esivalmistelussa esitetty myös erilaisia viranomaisten yhteisiä rekistereitä ja tietojärjestelmiä. Nämä olisivat senkaltaisia toimenpiteitä, että ne vaativat pidemmän aikavälin valmistelun. Selvitys taksiliikenteestä kerättävän tiedon ja tietomallin kehittämistä koskevasta arvioinnista on käynnistetty. Niillä olisi myös suuria ja suoria vaikutuksia julkistalouteen ja viranomaisten resurssitarpeeseen.

8. Jatkovalmistelu ja ohjeita lausunnonantajille

Säädöshankkeen jatkovalmistelussa tullaan selvittämään arviomuistiossa esitettyjen lakimuutosten tarkempaa toteutusta ja vaikutuksia ja huomioimaan myös arviomuistiosta saatava lausuntopalaute. Säädöshanke käynnistyy syksyn 2024 aikana ja hankkeen aikana valmistellaan hallituksen esitys liikennepalvelulain muutosehdotuksista. Hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle keväällä 2025.

Muutostarpeiden jatkoarviointia ja sääntelymuutosten tavoitteiden määrittelyä varten LVM pyytää lausunnonantajilta näkemyksiä ehdotetuista muutoksista ja vaikutuksista. Lausunnonantajia pyydetään myös kertomaan, liittykö käsiteltyihin ehdotuksiin muita kuin arviomuistiossa esille nostettuja seikkoja ja vaikutuksia, jotka LVM:n olisi syytä huomioida jatkovalmistelussa.

Kunkin arviomuistiossa käsitellyn aiheen alustavien ehdotusten yhteydessä on lisäksi esitetty yksityiskohtaisempia kysymyksiä, joihin toivotaan lausunnonantajien näkemyksiä ehdotusten vaikutusten ja toteuttamiskelpoisuuden arvioimiseksi jatkovalmistelussa. Tarkentavat arviomuistion teemoihin kysymykset löytyvät lausuntopalvelusta. Kysymykset ovat ohjaavia eikä kaikkiin kysymyksiin tarvitse vastata.