



Verkko- ja palveluosasto, markkinayksikkö

Lausuntoyhteenvedo arviomuistosta taksilainsäädännön muutosehdotuksista

1 Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti 24.5.2024 lausunnoille arviomuistion taksilainsäädännön muutosehdotuksista. Arviomuistiossa esiteltiin taksimarkkinoiden ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia sekä esitetään erilaisia muutosehdotuksia. Arviomuistiossa tarkasteltiin ensisijaisesti sääntelyn mahdollistamia keinoja vaikuttaa alan toimintaan ja toimijoihin. Muistiossa arvioitiin taksialaa koskevia liikenteen palveluista annetun lain säännösten ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien määräysten muutostarpeita. Säädosmuutosehdotusten lisäksi arvioitiin 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 tärkeimpänä tavoitteena on luottamuksen palauttaminen taksialaan. Arviomuistion ja lausuntokierroksen tavoitteena oli koota sidosryhmiltä tietoa ja näkemyksiä arviomuistiossa esitetyistä taksisääntelyn uudistamistarpeista ja etenkin alustavien muutosehdotusten vaikutuksista.

Lausuntoaika oli neljä viikkoa ja lausuntoaika päättyi 21.6.2024. Arviomuistio lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi -järjestelmän kautta. Lausuntopalvelun kautta jätetyt lausunnot ovat julkisia ja löytyvät palvelusta. Suoraan ministeriön kirjaamoon jätetyt lausunnot löytyvät valtioneuvoston hankeikkunasta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM062:00/2023>

Lausuntoja ministeriö sai yhteensä 92 kappaletta, jotkut organisaatiot ovat antaneet yhteisiä lausuntoja. Osassa lausunnoista kommentointiin vain yksittäisiä arviomuistion osiota tai kysymyksiä. Yrityksiltä ja yrittäjiltä ministeriö sai 29 lausuntoa, järjestöiltä ja liitoilta 28 lausuntoa, viranomaisilta ja julkiselta sektorilta 27 lausuntoa, taksinkuljettajilta ja yksityishenkilöiltä 7 lausuntoa ja 1 lausunto, joka on julkisen sektorin tahon ja järjestön yhteinen. Lista lausunnonantajista on yhteenvedon liitteenä 1.

2 Tiivistelmä keskeisestä palautteesta

Tiettyjen rikostuomioiden lisääminen ajoluvan saamisen esteeksi on kerännyt laajaa kannatusta lausunnonantajien keskuudessa. Muutosehdotuksilla on katsottu olevan positiivisia vaikutuksia turvallisuuden tunteeseen, asiakkaiden luottamuksen parantumiseen taksialaa kohtaan, työn arvostuksen lisääntymiseen sekä ennakovalvonnan parantamiseen. Lausunnoissa on esitetty myös muita rikoksia, kuten harmaan talouden torjunnan kannalta merkitykselliset rikoslain 29 luvun rikokset julkista taloutta vastaan, toimiminen ilman taksinkuljettajan ajolupaa, sekä muita rikoslaissa säädettyjä vakavia rikoksia lisättäväksi ajoluvan saamisen esteeksi. Osassa lausunnoista on myös katsottu, että 5 vuoden määräaika on liian lyhyt ja sitä tulisi pidentää



erityisesti vakavien rikosten osalta. Viranomaisten on myös saatava kuljettajan mahdollinen rikostausta tietoonsa kaikissa tilanteissa.

Lausunnoissa on pidetty kannatettavana, että jatkovalmistelussa selvitetään ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja. Poliisilla tulee olla riittävät ja tehokkaat keinot puuttua voimassa oleviin lupiin sekä valtuudet myös lupien peruuttamiseen pysyvästi erityisesti vakavien tai toistuvien rikkomusten johdosta välittömästi. Ajoluvan myöntämisen esteenä olevat ehtojen rikkominen ajoluvan myöntämisen jälkeen tulisi myös johtaa luvan peruuttamiseen. Muutoksilla on katsottu olevan positiivinen vaikutus alan luotettavuuteen. Osassa lausunnoista on tuotu esiin, että ajolupaa ja –kieltoa koskevat erilliset sääntelyt tulisi yhdenmukaistaa sekä viranomaisten tiedonvaihtoa tehostaa turvallisuuden takaamiseksi. Muutamissa lausunnoissa on tuotu esiin oikeusturvan toteutumisen ja kuljettajien yhdenvertaisen kohtelun tärkeys.

Pakollinen koulutus on nähty hyvin kannatettava asiana valtaosassa lausuntoja sen parantaessa alan luotettavuutta ja kuljettajien ammattitaitoa, vaikka sen on nähty samalla myös nostavan alalle tulon kynnystä. Lausunnoissa on pääosin kannatettu, että koulutus olisi pakollinen kaikille uusille kuljettajille ja vuoden 2018 lainsäädäntöuudistuksen jälkeen alalle tulleille. Vuoden 2018 jälkeen alalle tulleille lausunnoissa on ehdotettu, että koulutus voisi tulla suoritettavaksi mahdollisesti kevennettynä versiona. Erityisryhmien kuljettajakoulutus on jakanut enemmän mielipiteitä osan kannattaessa sen sisällyttämistä pakolliseen koulutukseen ja osan kannattaessa sen vapaaehtoisuutta. Myös erillinen jatkokoulutus on jakanut mielipiteitä, osassa lausunnoista sille ei nähdä tarvetta ja osassa suositellaan sen suorittamista esimerkiksi 5 vuoden välein.

Arviomuistion muutosehdotuksia taksinkuljettajan kokeen osalta on pääosin kannatettu. Pääosassa lausunnoista on katsottu, että kokeen suorituskertoja tulisi rajata ja hylättyjen suoritusten jälkeen tulisi asettaa karenssi. Lausunnoissa on tuotu esille erilaisia ehdotuksia mahdollisiksi karenssiajoiksi hylätyn suorituksen tai vilpin seurauksena.

Lausunnoissa kannatetaan sitä, että liikenneluvan saamisessa hyvämaineisuuden esteeksi lisättäisiin henkeen tai terveyteen kohdistuvat rikokset, rikoslain 36 luvun mukaiset petokset ja muu epärehellisyys sekä rikoslain 37 luvun mukaiset maksuvälinerikokset. Ehdotuksen nähdään lisäävän turvallisuutta ja parantavan alaan kohdistuvaa luottamusta. Muutosten koskeminen kaikkia liikenneluvan haltijoita nähdään hyvänä asiana toimijoiden yhdenvertaisen kohtelun ja sääntelyn selkeyden vuoksi.

Lausunnoissa pääosin kannatetaan yrittäjäkokeen siirtämistä Traficomin vastuulle kokeen laadun ja tasapuolisuuden varmistamiseksi. Viranomaisen vastuulla kokeen järjestäminen ja valvonta myös helpottuvat. Osassa lausunnoista muutosta ei kuitenkaan kannateta. Lausunnoissa on noussut, että muutos johtaisi koulutusten osalta hintakilpailuun ja laadun heikkenemiseen. Riittävänä nähdään se, että kokeen järjestäjä olisi Traficomin hyväksymä luotettava toimija, jolla on alan tuntemusta.

Arviomuistion ehdotus siitä, että koulutusorganisaatioille ja koulutuksesta vastaavalle henkilölle asetetaan tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja esteitä hyväksynnälle saa lausunnoissa kannatusta. Lausunnoissa todetaan muun muassa, että koulutuksesta vastaavalla henkilöllä tulisi olla pedagoginen pätevyys ja alan kokemusta, ja kouluttajan rikostausta tai vilpillinen toiminta alalla tulisi ottaa huomioon. Viranomaisella tulisi myös olla mahdollisuus puuttua havaittuihin laiminlyönteihin ja vilppitilanteisiin tehokkaasti. Muutamissa lausunnoissa ehdotusta ei kannateta, vaan nykyiset toimet koetaan riittävinä.



Mahdolliset värilliset rekisterikilvet ovat jakaneet lausunnonantajien mielipiteitä. Lausunnoissa todetaan, että värilliset rekisterikilvet lisääisivät taksien tunnistettavuutta sekä osoittaisivat, että vaatimukset luvanvaraisessa liikenteessä olevalle ajoneuvolle ovat kyseisen ajoneuvon kohdalla kunnossa. Lausunnoissa on myös huomautettu siitä, että värillisiä rekisterikilpiä takseille on käytössä ulkomailla, kuten Ruotsissa. Lausunnoissa todetaan myös, että värillisten rekisterikilpien sijaan on olemassa muita, hallinnollisesti kevyempiä ja kustannuksiltaan halvempia ratkaisuja. Esimerkiksi ehdotetun ajoneuvon rekisteröimisen liikenneluvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan sekä liikennelupaan kytkeminen rekisteritunnukseen poistavat niitä ongelmia mitä värillisellä rekisterikilvellä on ajateltu poistettavan.

Ehdotus ajoneuvon rekisteröinnistä liikenneluvanhaltijan yksinomaisen hallintaan saa valtaosin kannatusta lausunnonantajilta, sillä se tehostaisi valvontaa ja parantaisi viranomaisten tilannekuvaa taksiliikenteestä. Joissakin lausunnoissa on huomautettu, että jatkovalmistelussa tulisi käsitellä yritysvaikutusten lisäksi riittävän konkreettisesti sitä nykysääntelyn ongelmaa, jota säännösmuutoksella pyritään ratkaisemaan. Lausunnoissa on myös huomautettu, että tulevaisuudessa taksirytyksillä tulisi myös olla mahdollisuus käyttää esimerkiksi vuokrattua vara-autoa.

Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan saa pitkälti kannatusta lausunnonantajien keskuudessa. Lausunnonantajat näkevät ehdotuksen hyödyllisenä, sillä se tehostaisi valvontaa, torjuisi harmautta taloutta ja lisäisi turvallisuutta. Malli, missä ilmoitus toimisi Traficomien sähköisten palveluiden kautta nähdään hyvänä ratkaisuna. Myös tämän ehdotuksen kohdalla, on lausunnoissa todettu, että jatkovalmistelussa tulisi käsitellä yritysvaikutusten lisäksi riittävän konkreettisesti sitä nykysääntelyn ongelmaa, jota säännösmuutoksella pyritään ratkaisemaan.

Lausunnonantajien keskuudessa kannatusta saa julkinen rekisteri, jossa olisi tietoja taksitoimijoista. Julkinen rekisteri olisi hyödyllinen, koska se lisäisi läpinäkyvyyttä, lisäisi turvallisuutta ja edesauttaisi palautteen antamista. Lausunnonantajilta on tullut ehdotuksia siitä, minkälaisia tietoja ja ominaisuuksia rekisterissä voisi olla. Lausunnoissa on myös noussut, että julkisessa rekisterissä on noudatettava tietosuojalainsäädäntöä.

Lausunnonantajat kannattavat ehdotusta siitä, että virheellisestä taksivalaisimesta tai hinnastosta tulisi määrätä liikennevirhemaksu. Tämä olisi tarpeen valvonnan tehostamiseksi ja väärinkäytösten estämiseksi. Lausunnoissa todetaan myös, että liikennevirhemaksu on liian alhainen ja että sitä pitäisi merkittävästi korottaa. Lausunnoissa on selkeästi toivottu, että sanktiot säännösten noudattamatta jättämiselle olisivat ankarammat kuin nykytilanteessa. Lausunnonantajilta on myös tullut ehdotuksia sille, että minkälaisista rikkeistä pitäisi olla sanktio.

Osassa lausunnoissa on kannatettu, että taksamittarin tulisi olla pakollinen kaikissa taksikuljetuksissa. Monet ovat korostaneet taksamittarin moninaisuutta työkaluna, sillä se toimii kassakoneena, edesauttaa yritysten taloushallintoa, varmistaa kuljettajan oikeudellista asemaa palkan- ja provisionlaskennassa sekä lisää asiakkaan luottamusta. On myös lausunnonantajia, jotka näkevät, että taksamittarin ei tulisi olla pakollinen. Lausunnoissa korostuvat teknologianeutraalisuus sekä uusien hinnoittelu- ja liiketoimintamallien kehittyminen. Lisäksi lausunnoissa katsotaan, että pakollinen taksamittari nostaisi alalle tulon kynnystä.

Pilvipohjainen järjestelmä tiedonkeruulle saa laajasti tukea. Lausunnoissa on korostettu, että on arvioitava järjestelmän kustannuksia ja tarkasteltava muiden maiden vastaavia ratkaisuja. Velvoitteiden hoidon henkilöpiiriin laajentaminen jakaa mielipiteitä. Lausunnoissa yhtäältä



kannatetaan, että liikenne- ja viestintäministeriö harkitsisi vaatimusten laajentamista koskemaan myös lupaa tai hyväksyntää hakevien oikeudellisten henkilöiden vastuuhenkilöitä ja omistajia sekä näiden hallinnoimia tai omistamia muita yrityksiä. Toisaalta todetaan, että ehdotus henkilöpiirin laajentamisesta ei ole tarpeellinen arviomuistiossa annettujen perusteluiden mukaisesti.

Tarkempi ohjeistus kilpailu- ja kuluttajavirastolta ajovurojen sopimisesta saatavuuden turvaamiseksi saa laajan kannatuksen lausunnonantajien keskuudessa. Lausunnoissa on myös ehdotettu, että saatavuutta pitäisi edesauttaa lainsäädännöllisillä keinoilla. Päivystyksen hankkiminen julkisilla varoilla jakaa mielipiteitä. Julkisen sektorin lausunnonantajat eivät näe ratkaisua kannatettavana, sen sijaan taksirytykset ja -järjestöt sekä erityisryhmiä edustavat järjestöt kannattavat päivystyksen hankkimista julkisin varoin.

Ministeriötä on myös huomautettu siitä, että jatkovalmistelussa tulisi huomioida, että mahdolliset säädösmuutokset ovat myös sisämarkkinasääntöjen mukaisia ollen syrjimättömiä, oikeasuhteisia ja perusteltuja sekä, että valmistelussa huomioidaan mahdollisista EU-ilmoitusvelvoitteista johtuvat odotusajat.

3 Yksityiskohtaisempi yhteenveto lausuntopalautteesta

Yhteenvedossa on kuvattua keskeisiä huomiota annetuista lausunnoista. Yhteenveto on laadittu teemoittain arviomuistiossa ja lausuntopyyntöissä käytetyn jaottelun mukaisesti: taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset, taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset, taksien tunnistaminen ja valvonta, taksimatkasta kerättävät tiedot ja harmaan talouden torjunta ja saatavuus. Yhteenvedon loppuun on koottu lausunnonantajien muita kommentteja.

3.1 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

3.1.1 Ajoluvan saamisen estävät rikokset

Olisiko tarpeen lisätä tuomioita tietyistä aserikoksista sekä maksuväline- ja petosrikoksista ajoluvan saamisen esteeksi? Mitkä olisivat suurimpia vaikutuksia, joita muutosehdotukset voisivat aiheuttaa? Olisiko muita rikostuomioita mitä pitäisi huomioida ajoluvan myöntämisen esteenä?

Oikeusministeriö katsoo, että aserikokset kytkeytyvät muun muassa matkustajien hengen ja terveyden suojaamiseen siten, että oikeusministeriö ei näe lähtökohtaista estettä tällaisille lisäyksille, kunhan jatkovalmistelussa käytetään tarkkaa harkintaa ja lisäykset rajataan koskemaan vain sellaisia rikoslain 41 luvun mukaisia rikoksia, joilla on riittävän välitön yhteys matkustajien ja muiden liikenteessä olevien turvallisuuteen. Tällaisina voidaan lähtökohtaisesti pitää lähinnä riittävän vaarallisten aseiden hallussapitorikoksia. Arviomuistion toisen ehdotuksen osalta Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että, jos tarkoitus on estää harmaata taloutta, kyseeseen voisi rikoslain 36 luvun ja 37 luvun mukaisten rikosten sijaan tulla pikemminkin rikoslain 29 luvun mukaisia rikoksia julkista taloutta vastaan. Jatkovalmistelussa olisi kuitenkin tarkkaan harkittava, olisiko harmaan talouden estämiseen tähtäävän rikoksettomuusvaatimuksen kohdistaminen yksittäiseen ammatinharjoittajaryhmään eli taksinkuljettajiin perusteltua. Joka tapauksessa, jos rikoslain 36 ja 37 luvuista tai 29 luvusta lisättäisiin rikoksia liikennepalvelulain 25 §:ään, oli kyse sitten rikoslain 36 ja 37 luvuissa tarkoitetuista rikoksista tai 29 luvussa tarkoitetuista rikoksista, jatkovalmistelussa olisi harkittava, mitkä kaikki rikokset rikoslain kyseisistä luvuista tai



kyseisestä luvusta olisi perusteltua lisätä taksinkuljettajan ajolupaa koskevaan huomioon otettavien rikosten listaan. Myös Verohallinnon asiakkuusyksikkö toteaa, että harmaan talouden torjunnan näkökulmasta jatkoselvittelyssä tulisi huomioida ajoluvan saamisen estävinä rikoksina myös rikoslain 29 luvun rikokset julkista taloutta vastaan, kuten esimerkiksi (törkeä) veropetos.

Sisäministeriön poliisiosasto kannattaa ehdotuksia. **Poliisihallitus** toteaa, että muutokset lisäävät turvallisuuden tunnetta sekä vaikuttavat harmaan talouden torjumiseen. Poliisihallituksen lupahallinnon vastuualue kannattaa ehdotuksia. Lupavalvonnan ja rikosten ennalta estämisen näkökulmasta ennakkollinen valvonta on tehokkain puuttumiskeino. Poliisihallitus toteaa, että jatkotyössä olisi hyvä selvittää, olisiko tarkoituksenmukaista lisätä laajemmin mm. talousrikoksia eli rikoslain 39 luvun rikoksia, koska nekin liittyvät henkilön luotettavuuteen hänen käsitellessään maksuliikennettä. Erityisesti harmaan talouden torjunnan näkökulmasta esimerkiksi verorikosten lisääminen mukaan saattaisi olla perusteltua. Samalla on myös huomattava se, että samat ajoluvan saamisen esteenä olevat teot ovat myös luvan peruuttamisen perusteina. Pelkällä viestillä seuraamusten tiukkenemisesta tulee olemaan suuri merkitys luottamuksen palauttamisessa. Eräiden poliisilaitosten lausunnoissa esitettiin lisäksi, että myös laitton uhkaus sekä vainoaminen olisivat esteenä ajoluvan saamiselle, asiakkaiden turvallisuuden ja alan uskottavuuden parantamiseksi.

Traficom kannattaa ehdotuksia niiden ollessa hyvä täydennys nykytilaan. **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** ja **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes** kannattavat ehdotuksia. KKV lisää, että tarpeettoman tiukkoja ehtoja, jotka turhaan vaikeuttavat alalle pääsyä, tulisi kuitenkin välttää.

Keski-Suomen hyvinvointialue esittää lausunnossaan huolen siitä, miten taipumus väkivaltaiseen käyttäytymiseen tai rikokset, joista ei tule rikosrekisterimerkintää, todennetaan. **Satakunnan hyvinvointialue** kannattaa muutosehdotuksia todeten ongelmaiseksi sen, että henkilön rikoshistoria voidaan Suomen viranomaisten toimesta tarkistaa vain suomalaisista rekistereistä, ja esittää, että lupaa hakevalle henkilölle tulisi asettaa velvollisuus kotimaansa lainsäädännön mukaisen rikosrekisteriotteen tai sitä vastaavan asiakirjan esittämiseen (virallisena suomen-/ruotsinkielisenä käännöksenä) vrt. hankintalaki 88 §. Vaihtoehtoisesti, mikäli ko. asiakirjan esittäminen ei olisi mahdollista, voitaisiin kuljettajan lupa myöntää vasta henkilön oleskeltua maassa nuhteettomasti säädetyn ajanjakson. Erityisryhmien näkökulmasta ajoluvan saamisen esteenä jo huomioon otettavien vakavien väkivaltarikosten aikarajana oleva viisi vuotta on liian lyhyt; törkeisiin/toistuviin väkivaltarikoksiin syyllistyneiltä tulisi olla mahdollista evätä/tuomita ajolupa pysyvästi menetetyksi. **Taksi Helsinki Oy** toteaa, että merkittävä osa toimijoista tulee ns. kolmansista maista, joista tulevien taustat ja mahdolliset rikokset eivät välttämättä ole viranomaisten tiedossa. Lisäksi myös lievemmat rikkomukset, kuten luvattoman taksiliikenteen harjoittaminen sekä ilman taksinkuljettajan lupaa työskentely tulisi lisätä ajoluvan saamisen esteeksi.

Täsmä Koulutuspalvelut Oy, Suomen Taksikoulutus Oy, Lahden Aluetaksi Oy, Lahden taksiautoilijat ry, SunTaksi Oy, Kaskinen & Hyvärinen, Autokangas, Suomen Yrittäjät, Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy, Pohjois-Karjalan hyvinvointialue, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, Linja-autoliitto ry ja Suomen Kuntaliitto ry kannattavat ehdotuksia. Niillä on positiivisia vaikutuksia asiakasturvallisuuden tunteeseen, asiakkaiden luottamuksen parantumiseen, työn arvostuksen lisääntymiseen sekä mahdollisuus tehostaa ennakkovalvontaa. **Uudenmaan Taksiryttäjät Ry** toteaa edellä mainitun ohella, että lisäksi on syytä arvioida rikkomuksia koskien luvatonta ammattimaisen liikenteen harjoittamista sekä toimimista ilman taksinkuljettajan ajolupaa. **Hämeen**



Taksiyrittäjät ry ja Itä-Suomen Taksiyrittäjät ry esittävät lisäselvitettäväksi mm. luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamista, toimimista ilman taksinkuljettajan ajolupaa, törkeää veropetosta, törkeää ja perusmuotoista vapauden riistoa, kiristystä, laitonta uhkausta, terrorismirikoksia, järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistumista, sekä seksuaalirikoksia, lapsiin kohdistuneita rikoksia ja väkivaltarikoksia. **AMIK Oy** toteaa, että pahoinpitely- ja omaisuusrikokset tulee ehdottomasti olla ajoluvan esteinä. **Trafores Oy** kannattaa ehdotusta lisäten, että yhtiön verotuksessa olevat merkittävät laiminlyönnit tulee huomioida. **Lapin Taksiyrittäjät ry** toteaa, että taksinkuljettajan ammattiin pääseminen on estettävä talous- ja henkilöihin kohdistuviin rikoksiin syyllistyneiltä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry katsoo, että myös luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittaminen ja ammattipätevyysäännösten rikkominen tulee huomioida. Lisäksi on syytä tarkastella tulisiko rikoslain veropetoksia, kiristyksiä tai muita vastaavia rikoksia lisätä. **Kuhmon kaupunki** toteaa, että aserikoksien osalta tulee erityisesti huomioida ihmisen henkeä uhkaavat tilanteet ja metsästysrikosten osalta rikokset, joissa seuraamuksena on vankeutta (RL 41) sekä maksuvälinerikokset. **Helsingin Satama Oy** katsoo, että harmaan talouden estämisen näkökulmasta maksuväline- ja petosrikosten tulisi olla esteinä ajoluvulle. Vaatimuksena voisi olla myös turvaselvitys. **Taksiyrittäjä Juha Halme** toteaa, että ajolupa tulee evätä lähinnä harmaaseen talouteen liittyvien rikosten johdosta.

Myös **Suomen Taksiliitto ry** kannattaa ehdotuksia todeten, että myös seuraavat rikokset tulee huomioida: Rikoslaki 17 luku (Järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistuminen, perusmuotoinen ja törkeä laittoman maahanmuuton järjestäminen), RL 25 luku (Törkeä ja perusmuotoinen vapaudenriisto, laitton uhkaus, vainoaminen ja panttivaningin ottaminen), RL 29 luku (Törkeä veropetos), RL 31 luku (Törkeä kiristys), RL 34 a luku (Terrorismirikokset), RL 39 luku (Velallisen rikokset), Liikennepalvelulaki 262 § (Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen), Liikennepalvelulaki 264 § (Toimiminen ilman taksinkuljettajan ajolupaa). Lisäksi lapsiin kohdistuvien rikosten, seksuaalirikosten, väkivaltarikosten sekä vapauteen kohdistuvien rikosten osalta luvan esteenä olevaa määräaikaakaan tulee 5 vuoden sijasta pidentää siihen asti, kunnes tieto poistetaan rikosrekisteristä. **Rahtarit ry** kannattaa esitystä lisäten siihen Suomen Taksiliiton lausunnossa esitetyt rikokset. **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry** lisää, että syyllistyminen lievästi pahoinpitelyyn tulisi huomioida taksinkuljettajan ajolupaa haettaessa. **Helsingin Taksiautoilijat ry** esittää lisättäväksi ainakin järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaan osallistumisen, luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamisen, toimimisen ilman taksinkuljettajan ajolupaa sekä kansalliseen turvallisuuteen liittyvät ja lapsiin kohdistuvat rikokset. **Kuluttajaliitto ry** yhtyy Taksiliiton lausunnossa esitettyyn listaukseen muista rikoksista, joista annettu lainvoimainen tuomio olisi myös ajoluvan myöntämisen este. **Suomen Palvelutaksit ry** toteaa, että ajoluvan myöntämisen esteenä tulisi huomioida kaikki vankeustuomioon johtaneet rikokset. **Vammaisfoorumi ry, Invalidiliitto ry, Harjavallan Seudun Invalidit ry, Lounais-Suomen Lihastautiyhdistys ry ja Satakunnan Neuroyhdistys ry** toteavat, että viiden vuoden aikaraja uuden ajoluvan myöntämiseksi nähdään liian lyhyenä tilanteissa, joissa kuljettajan aiempi rikollinen toiminta voisi vaarantaa matkustajaturvallisuuden.

Bolt katsoo, että rikostaustan tulisi yleisesti ottaen olla ajoluvan esteenä, mutta tiettyjen rikosten tulisi kuitenkin estää henkilö vain määräajaksi. On oltava mahdollisuus kokonaisarvion tekemiseen sekä yksityiselämän ja ammatillisen roolin välillä olevien rikkomusten erottamiseen.

Keskipojalaiset Kylät ry kannattaa ehdotuksia todeten, että lieventävänä asiana voisi kuitenkin olla rikoksesta kulunut aika sekä alaikäisenä tehdyt rikokset. **Pohjan Group Oy** kannattaa



ehdotuksia lisäten, että jos kriteerit ovat liian tiukat, se voi vähentää uusien kuljettajien määrää, mikä voi heikentää palvelujen saatavuutta. On myös syytä varmistaa, että järjestelmä mahdollistaa henkilön kuntoutumisen ja ns. uuden alun.

Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys näkevät muutokset hyvänä asiana todeten, että tiedonkulkua voisi parantaa viranomaisten välillä, jotta lääkäri saa ajoluvan R2-lausuntoa arvioidessa tietoonsa kuljettajan rikostaustan. Liikennelääketieteessä sopivuuslausumassa katsotaan henkilö sopimattomaksi tämän tyyppiseen kuljetustehtävään, jos taustalla on tuomioita seksuaalirikoksia, rattijuopumuksia tai väkivaltaisuuksia. Aikaisempi vankilatausta ei välttämättä ole aina peruste evätä lupaa, jos omassa toiminnassa on tapahtunut merkittävä muutos. Pohdittava myös, kuinka paljon nuoruudessa tehdyt virheet saavat vaikuttaa. Ehdotus 5 vuoden seurannasta on perusteltu. Aikaisemmat talousrikokset tulisi olla esteenä tai ainakin vaadittava tarkempaa seurantaa.

Yksityishenkilöt pääosin kannattavat muutosehdotuksia. Eräs yksityishenkilö toteaa, että karenssin tulisi olla vähintään 5–10 vuotta. Toinen yksityishenkilö toteaa, että positiivisten seurausten lisäksi liiallinen rikosten lisääminen saattaa johtaa ylisääntelyyn ja kohtuuttomiin seurauksiin. Rikoksen ja sen seurausten välillä tulee olla oikeudenmukainen yhteys. **Taksi Hannu Hiisilä** ei kannata arviomuistion muutosehdotuksia.

3.1.2 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Sisäministeriön poliisiosasto ja Poliisihallitus kannattavat sitä, että jatkovalmistelussa selvitetään tarkemmin ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja. Lisäksi **Poliisihallitus** toteaa, että ajoluvan peruuttaminen tulisi olla mahdollista samoin edellytyksin kuin ajoluvan myöntäminen. Kokonaan peruuttamisen mahdollisuus on todennäköisesti vaikuttavuudeltaan tehokkaampi kuin peruuttaminen voimassaolopäivään asti. Ajoluvan peruuttamisella ja siihen johtaneiden tekosten vakavuudella tulisi olla oma merkityksensä harkittaessa myöhemmin ajoluvan mahdollista uudelleen myöntämistä. Poliisilaitosten toimittamissa lausunnoissa on tämän lisäksi todettu, että liikenteessä on paljon kuljettajia, joita epäillään esimerkiksi pahoinpitelystä, mutta heidän ajolupaansa ei ole mahdollista peruuttaa ennen syyksiluettavaa tuomiota. Olisi syytä pohtia, tulisiko ajoluvan väliaikainen peruuttaminen mahdollistaa myös liikennepalvelulain 25 §:n 3 momentin 2 ja 3 kohdissa tarkoitetuissa tapauksissa, jos on todennäköistä, että ajoluvan haltija on syyllistynyt säännöksissä tarkoitettuun rikokseen ja lisävaatimus matkustajien turvallisuuteen liittyen täyttyy. Poliisihallitus toteaa, että poliisilla tulee olla riittävät ja tehokkaat keinot puuttua jälkikäteen valvonnan muodossa voimassa oleviin lupiin. Olisi hyvä selvittää valvontamahdollisuuksia ja -keinoja esimerkiksi tilanteissa, joissa taksinkuljettajan ajoluvan haltijan ammattitaito tai kielitaito on selkeästi puutteellinen. Taksinkuljettajan ajoluvan pysyvä peruuttaminen olisi perusteltua mahdollistaa kaikkein vakavimpien rikosten kohdalla.

Poliisihallitus kiinnittää huomiota edellä mainitun lisäksi myös seuraaviin yksittäisiin lainsäädännön muutostarpeisiin. Liikenteen palveluista annetun lain 246 §:n 5 momentin mukaan taksinkuljettajan ajoluvan haltijalla on velvollisuus luovuttaa taksinkuljettajan ajolupa poliisille, jos ajolupa on peruutettu. Tämän velvollisuuden laiminlyöntiä ei kuitenkaan ole sanktioitu toisin kuin ajokorttilain puolella on sanktioitu ajokortin luovuttamatta jättäminen, kun ajokielto on määrätty. Sääntelyä tulisi tältä osin muuttaa ja täydentää siten, että poliisilla olisi selkeä oikeus ottaa taksinkuljettajan



ajolupa haltuunsa ja että luvanhaltijan laiminlyönnillä olisi rangaistusseuraamus. Lisäksi tulisi ottaa selvitetäväksi, olisiko mahdollista joillain toimenpiteillä puuttua tilanteisiin, joissa taksia kuljetetaan toisen henkilön taksinkuljettajan ajolupaa hyödyntäen. Tällaisia tilanteita silmällä pitäen tulisi harkita esimerkiksi luvan luovuttaneeseen henkilöön kohdistuvan varoituksen antamisen mahdollisuuden lisäämistä lainsäädäntöön sekä tilanteen toistuessa taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisen mahdollisuutta.

Poliisihallitus jatkaa toteamalla, että liikenteen palveluista annetun lain ja taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamista koskevan sääntelyn näkökulmasta ongelmallista on, että taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisen edellytykset eivät vastaa ajokieltoon määräämisen tilanteita. Tilanne saattaa siten käytännössä olla sellainen, että taksinkuljettajan ajoluvan haltija on määrätty ajokieltoon, mutta hänellä on edelleen voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa. Taksinkuljettajan ajolupa ei kuitenkaan ainoana lupa-asiakirjana oikeuta ajoneuvon kuljettamista. Olisi hyvä harkita näitä tilanteita silmällä pitäen selkeyttävää sääntelyä siten, että taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo sidottaisiin siihen, ettei luvanhaltija ole ajokiellossa.

Traficom pitää tärkeänä, että taksinkuljettajan ajolupa perutaan aina, jos haltija syyllistyy voimassaolon aikana ajolupaan vaikuttaviin rikoksiin. Myös silloin, kun luvanhaltija on ajokiellossa. Näin lupaan kohdistuneet hallinnolliset seuraamukset tulevat huomioiduksi lupaa uudistettaessa. **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** ja **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes** kannattavat ehdotuksia. **KKV** lisää, että tarpeettoman tiukkoja ehtoja, jotka turhaan vaikeuttavat alalle pääsyä tulisi kuitenkin välttää.

Kaskinen & Hyvärinen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Suomen Yrittäjät kannattavat ehdotuksia. **Helsingin Satama Oy** toteaa, että nykyiset peruuttamisen ehdot ovat melko laveat ja niihin olisi hyvä saada selkeyttä. **Rahtarit ry** toteaa, että mahdollisuus ajoluvan peruuttamiseen on hyvä ennalta estävä pelote ja sitä tulisi käyttää aina kun sen edellytykset täyttyvät. **Lapin Taksiryttäjät ry ja Lahden taksiautoilijat ry** kannattavat, että poliisilla on oikeus ottaa ajolupa pois harkintansa mukaisesti. **Lahden Aluetaksi Oy** toteaa, että taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamiseen liittyvää sääntelyä on tiukennettava. Ajoluvan peruuttamisen pitäisi olla poliisin harkinnan varassa ja räikeissä rikoksissa ajolupa tulisi peruuttaa välittömästi ja pysyvästi. **Taksi Helsinki Oy ja Helsingin Taksiautoilijat ry** toteavat, että poliisilla tulisi olla nykyistä laajemmat valtuudet ajoluvan peruuttamiseen, myös pysyvästi. **Hämeen Taksiryttäjät ry ja Itä-Suomen Taksiryttäjät ry** toteavat, että taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisen sääntelyä tulisi tarkentaa samoilta osin kuin ne muodostuisivat ajoluvan saamisen esteeksi. Viranomaisille tulee antaa riittävät valtuudet ajoluvan peruuttamiseen. **Uudenmaan Taksiryttäjät Ry** toteaa, että luvan myöntämisen esteenä olevat ehdot ja kriteerit tulisi olla myös luvan myöhemmän peruuttamisen seuraamus. Poliisille tulisi myöntää riittävät valtuudet peruttaa kuljettajan ajolupa väliaikaisesti, mikäli on todennäköinen epäily henkilön syyllistymisestä ryöstöön, rattijuopumukseen tai törkeään kavallukseen. **Keskipojalaiset Kylät ry** toteaa, että mikäli taksinkuljettaja syyllistyy niihin rikoksiin, jotka ovat ajoluvan esteenä, tulisi hänen ajolupansa ainakin määräaikaisesti peruuttaa ja erityisen vakavien rikosten johdosta peruuttaa pysyvästi. **AMIK Oy** toteaa, että ajolupa tulisi peruuttaa toistuvien törkeiden liikenne rikosten ja toistuvien omaisuus- ja pahoinpitelytuomioiden seurauksena. **SunTaksi Oy** toteaa, että ajolupa pitäisi pystyä perumaan pysyvästi, esimerkiksi törkeästä seksuaalirikoksesta tai maksuvälinerikoksesta. **Taksi Rovaniemi** kannattaa, että ajoluvan peruuttamisen syynä olisivat toistuvat ja törkeät liikenne rikokset sekä henkeen ja terveyteen kohdistuneet tuomioon johtaneet teot. **Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä ja Kuhmon kaupunki** toteavat, että jatkovalmistelussa tulisi



harkita mahdollisuutta lisätä poliisille toimivaltaa peruuttaa ajolupa pysyvästikin esimerkiksi vakavien seksuaalirikosten tai rattijuopumusten seurauksena. **Bolt** toteaa, että tulisi erottaa vakavat rikokset, joiden tulisi estää luvan myöntäminen ja pienemmät rikkomukset, joiden kohdalla tulisi tehdä kokonaisarvio. Verohallinnolla tulisi olla taksiryrittäjille suunnattua tietoa, joka on selkeää ja helposti saatavilla virheiden välttämiseksi.

Pohjan Group Oy pitää tärkeänä, että toistuvasti sääntöjä rikkovilta voidaan peruuttaa lupa. Voitaisiin myös määritellä, mitä pidetään toistuvina rikkomuksina ja millainen määrä johtaa luvan peruuttamiseen. Ajolupa tulisi voida peruuttaa heti vakavien rikkomusten johdosta ja ajoluvan saaneilta kuljettajilta tulisi vaatia säännöllisiä terveystarkastuksia ja tarvittaessa huumetestejä. Luvan peruuttamisen tulisi olla mahdollista, jos kuljettaja ei täytä näitä vaatimuksia. Ajoluvan peruuttamisen prosessin tulisi olla selkeä ja oikeudenmukainen ja kuljettajilla tulisi olla valitusmahdollisuus. Voi olla myös tarpeen käyttää väliaikaisia peruutuksia tutkinnan ajaksi. Myös ennaltaehkäiseviin toimiin, kuten koulutukseen ja valvontaan tulisi panostaa. **Täsmä Koulutuspalvelut Oy** toteaa, että liikenne rikoksista tulisi seurata ajokielto ja tieto tulisi mennä sekä työnantajalle että välityskeskukseen, jotta voidaan varmistaa, ettei ajokiellossa oleva kuljettaja ajaisi taksia. Toistuvien liikennevirheiden seurauksena tulisi seurata väliaikainen kielto toimia taksikuljettajana. Myös **Suomen Palvelutaksit ry** kannattaa tehokkaampaa valvontaa. **Linja-autoliitto ry** toteaa, että yleisellä tasolla on perusteltua, että yksittäistapauksissa voidaan ajolupiin puuttua. Samalla toistuvuuden ja vakavuuden tulkintaa tulisi muuttaa niin, että puuttuminen lainvastaiseen toimintaan olisi helpompaa. **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry** kannattaa muutoksia, mikäli kuljettajan epäillään syyllistyneen vakavaan rikokseen, joka liittyy henkeen, terveyteen, huumaaviin aineisiin, sekä petokseen/maksuvälineriikoksiin.

Suomen Taksiliitto ry toteaa, että taksikuljettajan ajoluvan peruuttamiseen liittyvää sääntelyä on tarkennettava nykyisestä sekä yhdenmukaistettava ajokorttilain mukaisen ajokieltoon määräämisen kanssa. Kuljettajan ajolupa tulee voida peruuttaa esimerkiksi tilanteessa, jossa on todennäköinen epäily henkilön syyllistymisestä perusmuotoiseen ryöstöön (RL 31 luku), (törkeään) rattijuopumukseen (RL 23 luku) ja törkeään kavallukseen (RL 28 luku) sekä tilanteessa, jossa henkilö on rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt törkeään ja perusmuotoiseen vapaudenriistoon (RL 25 luku), panttivanjin ottamiseen (RL 25 luku) ja terrorismirikoksiin (RL 34 a luku). Viranomaisella tulee säilyttää harkintavaltaa peruuttaa ja olla myöntämättä ajolupaa tilanteissa, joissa henkilö syyllistyy vastaavanlaiseen rikokseen kuin erikseen 25 §:ssä on yksilöity. Liikennepalvelulain 25 §:n 3 momentin 1–3 kohdassa on nimenomaisesti mainittu rikokset kuljettajan ajoluvan esteeksi. Momentin 4 kohdan mukaan esteeksi muodostuu myös 1–3 kohdan mukaisten rikosten vastaavat rikokset, jotka ovat rikosrekisterilain 2 §:n 2 momentin nojalla merkitty rikosrekisteriin. Rikosrekisterilain 2 §:n 2 momentissa säädetään tilanteista, joissa rikosrekisteriin merkitään eräissä tapauksissa tiedot tuomioistuinratkaisuksista, joilla Suomen kansalainen ja Suomessa pysyvästi asuva ulkomaalainen on ulkomailla tuomittu rikoksesta. Taksiliiton näkemyksen mukaan taksikuljettajan ajoluvan peruuttaminen tulee olla tosiasiallisesti mahdollista tilanteessa, jossa henkilö syyllistyy liikennepalvelulain 25 §:n 3 momentin 4 kohdan 1–3 kohdan mukaiseen vastaavaan rikokseen. Soveltamisalaa ei tule rajata koskemaan vain ulkomailla tuomittuja rikoksia (vrt. KHO 2024:21). **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry** kannattaa Taksiliiton ehdotuksia ja toteaa, että poliisilla tulisi olla oikeus antaa varoitus ja/tai harkita ajoluvan peruuttamista vähintään määräaikaaisesti, jos henkilö on taksikuljettajan toimiessaan toistuvasti syyllistynyt esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamiseen.



Vammaisfoorumi ry ja Invalidiliitto ry esittävät ajoluvan peruuttamisen mahdollisuutta toistaiseksi vähintäänkin silloin, kun taksikuljettajan on todettu syyllistyneeksi törkeään seksuaalirikokseen, törkeään henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, ihmiskauppaan taikka törkeään ryöstöön. Vammaisfoorumi ry:n mielestä ajolupa tulisi voida peruuttaa pysyvästi, kun sille on painavat perusteet. **Harjavallan Seudun Invalidit ry, Lounais-Suomen Lihastautiyhdistys ry ja Satakunnan Neuroyhdistys ry** katsovat, että jos taksikuljettaja on syyllistynyt seksuaalirikoksiin, terveyttä tai henkeä koskeviin rikoksiin, ihmiskauppaa koskeviin rikoksiin, ryöstöihin, huumausainerikoksiin, kätkemis- tai rahanpesurikoksiin, liikenneturvallisuutta koskeviin rikoksiin, rattijuopumuksiin, aserikoksiin tai maksuvälinerikoksiin ajolupa tulisi peruuttaa pysyvästi asiakasturvallisuuden ja luottamuksen varmistamiseksi.

Satakunnan hyvinvointialue toteaa, että lailla tulisi varmistaa, että luvan hakijoita tai saaneita kohdellaan tosiasiaa yhdenvertaisesti hakijan taustasta riippumatta. **Pohjois-Karjalan hyvinvointialue** toteaa, että viranomaisten tiedonvaihtoa tulisi tehostaa, jotta viranomaisella olisi tarpeelliset tiedot kuljettajasta. **Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy ja Suomen Kuntaliitto ry** toteavat, että jatkovalmistelussa tulisi harkita ajoluvan peruuttamisen mahdollistamista rikosten seurauksena. Viranomaisten tiedonvaihtoa tulisi tehostaa, sillä nykyään viranomainen ei saa välittää kuljetuksia tilaavalle taholle (kuten koulukuljetuksia tilaavalle kunnalle) eikä myöskään kuljettajan työnantajana toimivalle välitysyhtiölle tietoa kuljettajan rikostaustasta. Myös kuljettajan rikostaustan tarkistamisessa julkisissa hankinnoissa on täsmennystarpeita. Laki (504/2002) velvoittaa työnantajan huolehtimaan lasten kanssa työskentelevien kuljettajien rikostaustan selvittämisestä. Hankinnoissa edellytetään, että työnantaja huolehtii kuljettajien rikostaustan selvittämisestä. Tulee ratkaista, miten rikostausta selvitetään yhden henkilön yrityksissä, sillä nämä jäävät nyt tarkistamatta ja voisiko palvelun tilaajalla olla oikeus tarkistaa kuljettajan rikosrekisteriote.

Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys toteavat, että ajoluvan määräaikainen menetys voi tulla lääketieteessä terveys- ja päihdesyistä ja on tarvittaessa pysyvä, jos kuljettaja ei täytä R2-vaatimuksia. Lääkärillä on ilmoitusvelvollisuus, jos terveysvaatimukset eivät täyty 6 kk jälkeen tai sairaus on vakava. Törkeä taksityössä tehty rikos voisi olla perusteltu syy menettää taksilupa ja sopiva seuranta-aika olisi viisi vuotta.

Taksiyrittäjä Juha Halme toteaa, että ainakin rangaistuksia luvatta ajamisesta pitäisi kiristää. Pienet sakot eivät ole riittäviä. **Sivutoiminen taksiyrittäjä Hannu Heikkinen** toteaa, että nyt ehdotetut seikat ovat oikeansuuntaisia. Yksi ongelma on, että taksiluvan peruuttaminen ei välttämättä tosiasiallisesti lopeta henkilön ajamista taksiautolla. **Taksi Hannu Hiisilä** kannattaa tutkimista tapauskohtaisesti, sillä tilanne voi olla tilanteen pakottama. **Yksityishenkilön** lausunnossa todetaan, että liikennepalvelulain 242 § sanamuotoa tulisi muuttaa siten, että lupa tulee peruuttaa, jos sen myöntämisen ehdot eivät enää täyty taikka lupaehtoja tai toimintaa ohjaavaa lainsäädäntöä rikotaan toistuvasti tai vakavasti. Peruuttaminen tulisi voida jättää tekemättä vain silloin, jos se olisi ilmeisen kohtuutonta eikä uuden, muutetun luvan myöntäminen poistaisi kohtuuttomuutta. Toinen yksityishenkilö kannattaa ajoluvan menettämistä välittömästi rikostuomioiden seurauksena. Kolmas yksityishenkilö toteaa, että voitaisiin harkita laajempaa rikosperusteista peruuttamista sekä myös käyttäytymisperusteista peruuttamista (toistuvat vakavat liikenne rikkomukset/huono käytös liikenteessä). **Autokangas** toteaa, ettei ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja tule muuttaa.



3.1.3 Taksinkuljettajan koulutus

Mitä hyötyjä tai haittoja sekä vaikutuksia pakollisesta koulutuksesta olisi? Nostaisiko pakollinen koulutus alalle tulon kynnystä? Lisäisikö koulutus luotettavuutta? Vaikuttaisiko taksinkuljettajien koulutus työvoiman saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?

Jos koulutus säädettäisiin pakolliseksi, niin miten koulutuksen sisältö ja kesto tulisi rakentaa? Olisiko tällä hetkellä voimassa oleva erityisryhmien kuljettajakoulutus syytä lisätä osaksi pakollista koulutusta vai jättää erilleen joko vapaaehtoiseksi tai pakolliseksi? Kenelle koulutus säädettäisiin pakolliseksi? Vain uusille alalle tuleville kuljettajille? Alalle vuoden 2018 jälkeen tulleille kevennettynä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi? Olisiko tarpeen säätää myös erillisestä jatkokoulutuksesta?

Opetus- ja kulttuuriministeriö kannattaa arviomuistion ehdotusta. Jatkovalmistelussa tulisi pohtia sitä, olisiko kuitenkin tarpeellista säätää erityisryhmien kuljettajakoulutus pakolliseksi sen parantaessa erityisryhmien taksipalvelujen laatua. **Työ- ja elinkeinoministeriö** kannattaa ehdotusta. Kuluttajien luottamuksen ja turvallisuuden kannalta myönteisten ehdotusten yhteydessä tulee jatkovalmistelussa kuitenkin varmistaa, etteivät ne tarpeettomassa määrin ja perusteetta estä tai tee kohtuuttoman vaikeaksi taksialalle pääsyä ja siellä toimimista. **Sisäministeriön poliisiosasto** kannattaa pakollista koulutusta. Peruskoulutuksen tulisi olla pakollinen kaikille uusille alalle tuleville kuljettajille ja ainakin kaikille niille kuljettajille, joilta sitä ei ole edellytetty luvan saamisen yhteydessä. **Poliisihallitus** kannattaa sitä, että kaikilta alalle tulevilta edellytetään pakollisen taksinkuljettajan koulutuksen suorittamista, joka pitäisi sisällään myös erityisryhmien kuljettajien koulutuksen. Poliisi saa ajoittain valvontatoiveita erityisryhmiltä muun muassa siltä osin, ettei kuljettaja osaa käyttää ajoneuvon turvalaitteita ja -välineitä. Muutoksella olisi vaikutusta taksinkuljettajien ammattipätevyyteen ja mahdollisesti myös alalla pysyvyyteen.

Opetushallitus kannattaa pakollista koulutusta. Opetushallituksen määräämissä Logistiikan perustutkinnon perusteissa on tutkinnon osa ”Taksiliikenteen kuljettajana työskentely, 25 osp”. Yleisimmin tutkinnon osa suoritetaan osana linja-autonkuljettajan vaatimusten mukaisesti suoritettavaa logistiikan perustutkintoa. Suoritus toteutetaan lain ammatillisesta koulutuksesta (531/2017) mukaan. Työvoiman saatavuuden haasteiden ratkaisemisen kannalta on tärkeää, että edellä mainitun tutkinnon osan suorittaminen tutkinnon sisällä tai sen suorittaminen yksittäisenä tutkinnon osana tuottaa tarvittavan pätevyuden taksiliikenteeseen. Opetushallitus esittää, että säädöksissä taksinkuljettajien koulutuksesta ja kokeesta mahdollistetaan pätevyuden osoittamiskeinona ammatillisen tutkintokoulutuksen yhteydessä tehtävät tutkinnon osan suoritukset. **Verohallinnon asiakkuusyksikkö** toteaa, että koulutuksen lisääminen koetaan hyvänä asiana harmaan talouden torjunnan näkökulmasta. Koulutuksen sisällön osalta voisi selvittää mahdollisuutta sisällyttää siihen esimerkiksi yleisten sovellusten ja laitteiden osalta taksitoiminnan ajojen raportointia ja sitä, miten taksilaitteistosta saadaan kyseisiä raportteja ulos esimerkiksi viranomaisvalvonnan yhteydessä. Verohallinnon asiakkuusyksikkö jatkaa toteamalla, että valvontatapahtumissa on havaittu ongelmia saada kyseisiä tietoja kuljettajilta.

Traficom näkemyksen mukaan pakollinen koulutus voisi lisätä taksinkuljettajien osaamista ja tätä kautta parantaa alan luotettavuutta. Koulutuksen laajuuden määrittelyssä tarpeen varmistua, että siitä ei muodostu kynnystä alalle tulolle. On pohdittava, tulisiko erityisryhmien kuljettajakoulutus ottaa kokonaisuudessaan tai joiltain osin osaksi pakollista koulutusta ja joiltain osin jättää vapaaehtoiseksi. Taksinkuljettajien koulutus tulisi säätää pakolliseksi vain alalle tuleville



uusille kuljettajille, sillä jälkikäteen koulutusvaatimus voisi olla suhteeton vaatimus. Lisäksi taksinkuljettajan koulutuksen suorittamisen valvonta sitoisi resursseja merkittävästi. Tältä osin ehdotusta ei kannateta. **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** pitää pakollista koulutusta lähtökohtaisesti kannatettavana. Sen ei tulisi olla liian kallis tai pitkä kokonaisuus. KKV ei pidä tarkoituksenmukaisena, että erityisryhmien kuljettajakoulutus olisi kokonaisuudessaan pakollinen osa taksinkuljettajan koulutusta, mutta kannattaa sen arvioimista, pitäisikö erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta sisällyttää joitain osia myös pakolliseen koulutukseen. **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes** katsoo, että koulutus tulisi säätää pakolliseksi kaikille uusille kuljettajilla ja niille vanhoille kuljettajille, jotka ovat toimineet päätoimisina kuljettajina alle yhden vuoden. Koulutuksen tulisi sisältää myös erityisryhmien kuljettajakoulutus. Koulutukseen sisältyisi oleellisena osana kuljettajatutkinto, johon tulisi sisällyttää myös ajotutkinto. **Kansaneläkelaitos** katsoo, ettei erityisryhmien kuljettajakoulutusta olisi tarkoituksenmukaista vaatia kaikilta. Traficom tulisi kuitenkin huolellisesti seurata koulutuksen käyneiden määriä ja tarvittaessa puuttua asiaan, mikäli yhteiskunnan korvaamiin matkoihin ei olisi tarpeeksi autoilijoita tarjolla. Koulutusten sisällöt tulee määrittellä huolellisesti ja valvoa koulutusorganisaatioiden koulutuksen tasoa.

Useat lausunnonantajat kannattavat pakollista koulutusta ja katsovat sen lisäävän turvallisuutta, luotettavuutta, palvelujen laatua, kuljettajien ammattitaitoa sekä alan houkuttelevuutta ja pysyvyyttä. Sen nähdään kuitenkin voivan nostaa alalle tulon kynnystä ja vaikuttavan työvoiman saatavuuteen erityisesti syrjäseuduilla sekä lisäävän kustannuksia. Koulutus voisi sisältää asiakaspalvelutaitoja, kielitaitoa, paikallistuntemusta, hätätilanteissa toimimista sekä liikenneturvallisuutta koskevia asioita. **Rahtarit ry** toteaa, että pakollisen koulutuksen verrokkina voisi käyttää linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutusta. Tilataksin ja D1 linja-auton ero on pieni, mutta niiden koulutusvaatimukset ovat täysin erilaiset. Taksin ajoluvan 2018 kesän jälkeen saaneiden tulisi suorittaa koulutus viimeistään ajoluvan uusintaan mennessä. **Pohjan Group Oy** toteaa, että erityisryhmien kuljettajakoulutus voitaisiin sisällyttää peruskoulutukseen tai järjestää erillisenä lisäkoulutuksena. Pakollinen koulutus tulisi säätää uusille kuljettajille ja kevennettynä vuoden 2018 jälkeen tulleille kuljettajille, ja jatkokoulutus voisi olla tarpeellinen esimerkiksi viiden vuoden välein. **Suomen Palvelutaksit ry** kannattaa koulutuksen kertauksia kaikille. **Epic Autokoulu Oy** kannattaa pakollista koulutusta, joka sisältää erityisryhmien kuljettajakoulutuksen. **Taksi Helsinki Oy** katsoo, että koulutus ja loppukoe tulisi säätää saman sisältöisenä pakolliseksi kaikille. Erityisryhmien koulutus tulisi olla pakollinen kaikille esteettömien taksien kuljettajille nykymuotoisena.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry toteaa, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta voitaisiin sisällyttää osa pakolliseen koulutukseen ja keventää erityisryhmien koulutuksen sisältöä vastaavasti. Koulutus tulee asettaa pakolliseksi kaikille uusille taksinkuljettajille ja tulee säätää siirtymäsäännöksellä pakolliseksi kaikille 30.6.2018 jälkeen ajoluvan saaneille. **Kaskinen & Hyvärinen** toteaa, että erityisryhmien kuljettajakoulutus tulisi lisätä osaksi pakollista koulutusta. Lisäksi tämä tulisi vaatia kaikilta alalle vuoden 2018 lainsäädäntömuutoksen jälkeen tulleille. Koulutuksen tulisi olla ammatillisen koulutuksen lainsäädännön alla ja siten tuottaa henkilökohtaistamisvelvoite. **Kaskinen & Hyvärinen** ei kannata erillistä jatkokoulutusta. **Lahden taksiautoilijat ry** kannattaa, että erityisryhmien kuljettajakoulutus sisältyisi osaksi pakollista koulutusta. Myös **Lahden Aluetaksi Oy** kannattaa, että erityisryhmien kuljettajakoulutus kuuluisi pakolliseen koulutukseen. Erityisryhmien koulutuksen jo suorittaneet voisivat suorittaa jatkokoulutuksen puuttuvien aihealueiden osalta. Koulutus tulisi säätää pakolliseksi 30.6.2018



jälkeen myönnettyjen ajolupien haltijoille, jos heillä ei ole todistettavasti minimissään taksivälityskeskukseen järjestämää 21 tunnin koulutusta.

Helsingin Taksiautoilijat ry toteaa, että erityisryhmien koulutus voidaan jättää erilleen. **Taksiliikenteen Työnantajat Ry** toteaa, että taksikuljettajan koulutus on tärkeä ja lisää alan houkuttelevuutta. **SunTaksi Oy** toteaa, että tulisi olla vain yksi pakollinen koulutus ja koulutuksen keston tulisi olla enintään 21 tuntia ja sen lisäksi olisi erityisryhmien kuljettajakoulutus. Koulutus tulisi olla vain uusille kuljettajille tai niille, joilla ei ole suoritettuna erityisryhmien kuljettajakoulutusta eikä erilliselle jatkokoulutukselle ole tarvetta. **ITS Finland ry** toteaa, että koulutuksessa tulisi huomioida nykYTEknologian tuomat mahdollisuudet sekä erilaiset digitaaliset oppaat. **Uber Finland Oy** tukee pakollista koulutusta kuljettajille, kunhan kustannukset olisivat kohtuullisia. Uber ei vastusta koulutusta, jolla varmistetaan riittävät kielitaidot, mutta huomauttaa, että 'riittävän' tulisi olla määritelty kohtuullisella ja suhteellisella tavalla. Nykyisten kuljettajien osalta kevyempi koulutus soveltuisi paremmin eikä eroa ennen tai jälkeen vuoden 2018 alalle tulleiden kuljettajien välillä tulisi tehdä. **Bolt** kannattaa yleisesti ottaen koulutusta. Tärkeintä olisi toteuttaa koulutus asteittain ja edesauttaa hakijoita suorittamaan koulutus. Sen tulisi koskea vain uusia kuljettajia. Koulutuksen tulisi tapahtua tiiviinä verkkokurssina kokeen yhteydessä. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulisi olla erillinen ja vapaaehtoinen kaikille kuljettajille, jotka eivät osallistu julkisesti rahoitettuihin matkoihin.

Uudenmaan Taksiryttäjät Ry kannattaa, että pakollinen koulutus koskee kaikkia uusia toimijoita sekä takautuvasti 30.6.2018 jälkeen myönnettyjä ajolupia. Erityisryhmien koulutus tulee pitää erillään. Pakollisen koulutuksen kesto vähintään 21 tuntia ja vapaaehtoisen erityisryhmien koulutuksen kesto pitäisi arvioida kokonaisuutena, jottei siitä muodostu kohtuutonta estettä alalle tuloon. Näkemyksemme mukaan kaikkia kuljettajia koskeva tarkoituksenmukainen ammattipätevyyskoulutus luvan uusinnan yhteydessä voisi lisätä alan arvostusta. **Lapin Taksiryttäjät ry** kannattaa pakollista koulutusta, joka olisi vähintään 30 tuntia ja sisältäisi erityisryhmien koulutuksen. Lisäksi suosittelemme kuljettajille kerran viidessä vuodessa tapahtuvaa jatkokoulutusta, joka olisi 7 tuntia. **Hämeen Taksiryttäjät ry ja Itä-Suomen Taksiryttäjät ry** katsoo, ettei koulutusvaatimuksella ole kielteisiä vaikutuksia. Pakollinen koulutus vähentäisi erityisryhmien koulutuksen kestoja. Hämeen Taksiryttäjät ry ja Itä-Suomen Taksiryttäjät ry kannattavat täysimääräistä koulutusta alalle 30.6.2018 jälkeen tulleille, mutta jatkokoulutukselle eivät näe tarvetta.

Suomen Yrittäjät kannattaa ehdotusta todeten, että koulutuksia voisi tarpeen mukaan harkita järjestettäväksi myös muilla kielillä. Koulutusta ei tulisi vaatia takautuvasti, mutta seuraavan ajoluvan uusimisen yhteydessä voisi harkita esimerkiksi puolen päivän koulutusta. **Suomen Taksikoulutus Oy** toteaa, että koulutuksen sisältönä tulisi olla myös erityisryhmien kuljettajakoulutus. Koulutuksen keston tulisi olla 21–28 tuntia ja sen tulisi olla pakollinen kaikille uusille kuljettajille. Taksikuljettajat, jotka ovat saaneet taksikuljettajan ajoluvan 1.7.2018 jälkeen tulisi suorittaa nykyisen lain mukainen taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus, 21 tuntia, ennen seuraavan ajoluvan uusimista. Erillistä jatkokoulutusta ei tarvita. **Täsmä Koulutuspalvelut Oy** kannattaa pakollista taksikuljettajan koulutusta. Koulutuksen kesto olisi 20 tuntia ja sen lisäksi 7 tuntia käytännön harjoitusta, jonka jälkeen kuljettaja saisi väliaikaisen ajoluvan 6–12 kuukaudeksi kokeen suoritettuaan. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulisi olla pakollinen ja mahdollisesti osa koulutusta, jolloin kesto voisi olla 30–40 tuntia. Koulutus tulisi olla jaettu lyhyempiin moduuleihin, kuten 20 teoretia tuntia ja 7 harjoittelutuntia tai 14+7 tuntia. Pakollinen määräaikainen päivityskoulutus tulisi olla.



Suomen Taksiliitto ry kannattaa ehdotusta. Vapaaehtoinen erityisryhmien kuljettajakoulutus tulisi pitää erillään ja sen kesto tulisi vähentää esimerkiksi 7 tunnin käytännön opetukseen, jos peruskoulutus tulee pakolliseksi. Koulutus tulisi säätää pakolliseksi uusille kuljettajille ja siirtymäsäännöksellä kaikille 30.6.2018 jälkeen alalle tulleille. Kaikille pakollinen jatkokouluttautuminen tulisi olla viimeinen vaihtoehto. **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry** yhtyy Taksiliiton näkemykseen. **Kuluttajaliitto ry** näkee, että koulutuksella voitaisiin pyrkiä edistämään kuluttajien oikeuksien toteutumista (mm. kielitaito ja erityisryhmät). **Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry** kannattavat ehdotusta ja toteavat, että koetta tulisi edellyttää jälkikäteen myös vuoden 2018 jälkeen alalle tulleilta. **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry** toteaa, että koulutus tulisi säätää pakolliseksi uusille alalle tuleville ja vuoden 2018 jälkeen tulleille voisi olla kevennetty kertauskoulutus.

Satakunnan hyvinvointialue katsoo, että koulutuksen tulisi olla pakollista kaikille ja koulutus tulisi suorittaa määrätyn väliajoin uudestaan. Lain voimaantulon hetkellä olemassa olevat koulutukset tulisi uudistaa siirtymäajassa, joka olisi esimerkiksi 5 vuotta lain voimaantulosta. Koulutuksen tulisi antaa kuljettajalle valmiudet toimia myös erityisryhmien tarpeiden mukaisesti mm. eri vammaryhmien kohtaaminen ja avustaminen, lisälaitteiden käyttö, apuvälineiden käsittely, porrasveto, apuvälineiden ja turvavöiden asianmukainen kiinnitys, huomioiden myös avustavat koirat. **Harjavallan Seudun Invalidit ry, Lounais-Suomen Lihastautiyhdistys ry ja Satakunnan Neuroyhdistys ry** yhtyvät edeltävään lausuntoon erityisryhmien osalta. **Vammaisfoorumi ry ja Invalidiliitto ry** kannattavat pakollista koulutusta. Erityisryhmien pakollisella kuljettajakoulutuksella varmistettaisiin kuljettajan taito kohdata ja avustaa eri tavoin vammaisia ihmisiä. Lisäksi varmistetaan, että kuljettaja hallitsee yleisempien apuvälineiden käsittelyn, hidasajon, porrasvedon, pyörätuolin kiinnityksen sekä autossa olevien lisälaitteiden käytön. Invalidiliitto ry lisää, että koulutus tulisi edellyttää uusille alalle tuleville kuljettajille sekä vuoden 2018 jälkeen tulleille kevennettynä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi.

Pohjois-Karjalan hyvinvointialue toteaa, että erityisryhmien kuljettajakoulutus tulisi lisätä osaksi kaikille taksinkuljettajille pakollista koulutusta. **Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy ja Suomen Kuntaliitto ry** kannattavat pakollista koulutusta. Erityisryhmien kuljettajakoulutus voisi toimia pohjana pakolliselle koulutukselle. Pakollisen koulutuksen lisäksi voisi olla vapaaehtoinen erityisryhmien kuljettajakoulutus, jossa syvennettäisiin osaamista. **Keski-Suomen hyvinvointialue** toteaa, että pakollinen koulutus nostaisi alalle tulon kynnystä merkittävästi. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulisi olla pakollinen erillinen kurssi taksialalla, tai osa taksinkuljettajan koetta. **Keskipojalaiset Kylät ry** toteaa, että koulutuksen ei tulisi olla liian kallis tai pitkä. Koulutus tulisi säätää pakolliseksi uusille alalle tuleville kuljettajille sekä vain vähän aikaa alalla toimineille kevennettynä koulutuksena. Jatkokoulutuksesta ei ole syytä säätää tässä vaiheessa. **Helsingin seudun liikenne** toteaa, että pakollinen koulutus nostaa alalle tulon kynnystä, mutta pitävät sitä kannatettavana luottamuksen näkökulmasta. Pakollisen koulutuksen sisältöä ja vaikutusta taksialan työvoimaan tulisi seurata. Koulutuksen olisi hyvä sisältää osio rehdin kilpailun ja muista julkisilla taksiasemilla käyttäytymisen periaatteista. Verkkokoulutusta suositellaan ja vapaaehtoinen erityisryhmien kuljettajakoulutus voitaisiin jättää erilliseksi. **Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys** kannattavat pakollista koulutusta kaikille alan toimijoille ja esittävät, että lääkärin lausunnot hankitaan liikennelääketiedettä hallitsevilta. **Vantaan kaupunki** näkee erityisryhmien kuljettajakoulutuksen lähtökohtaisesti tärkeänä asiana. **Kuhmon kaupunki** kannattaa pakollista koulutusta, minkä lisäksi tulisi harkita jo alalla olevien jatkokoulutusta. **Helsingin Satama Oy** toteaa, että koulutuksen sisällössä olisi erityisen tärkeää olla kielitaito, asiakaspalvelu, erityisryhmät, liikennesäännöt, omat oikeudet ja talousoppi taksialalta.



Taksiyrittäjä Juha Halme toteaa, että koulutus tulisi kohdistaa vuoden 2018 jälkeen luvan saaneisiin. **Sivutoiminen taksiyrittäjä Hannu Heikkinen** toteaa, että pakollinen koulutus nostaa alalle tulon kynnystä heikentäen työvoiman saatavuutta. Jos koulutus tai jatkokoulutus tulisi pakolliseksi, niin Traficom tulisi valmistella maksuton koulutusmateriaali verkkoon. Koulutuksen tulisi olla pakollinen vain uusille alalle tulijoille. Taksinkuljettajan kokeesta voisi tehdä haastavamman. **Eräs yksityishenkilö** kannattaa pakollista koulutusta, erityisryhmien kuljettajakoulutusta ja jatkokoulutusta kaikille alalle tuleville ja 2018 jälkeen tulleille. **Toinen yksityishenkilö** toteaa, että erityisryhmien kuljetuksiin tulisi käydä lisäkoulutusta tarpeen mukaan. **Kolmas yksityishenkilö** toteaa, että hyvien puolien ohella pakollisen koulutuksen toteuttaminen voi vaatia lisää resursseja ja hallinnollista työtä sekä heikentää työvoiman saatavuutta. **Eräs yksityishenkilö** toteaa, että laadukkaana taksiliikenteen saavuttamiseksi ihmisten kuljettaminen tilausliikenteessä tulisi ottaa linja-autoliikennettä koskevan sääntelyn alle. Erityisryhmiä koskevan koulutuksen sekä sen päivittämisen tulisi olla pakollinen osa kuljettajan ammattipätevyyttä. **Taksi Rovaniemi ja AMIK Oy** toteavat, että pakollinen koulutus nostaisi alalle tulon kynnystä, mikä voidaan nähdä hyvänä asiana. **Autokangas** toteaa, että pakollinen koulutus vaikeuttaisi työvoiman saatavuutta. Erityisryhmien koulutus tulisi pitää erillisenä ja vapaaehtoisena. Jos koulutus tulee pakolliseksi, sen pitäisi koskea vain uusia kuljettajia eikä jatkokoulutusta tarvita. **Taksi Hannu Hiisilä** ei kannata ehdotusta. **Yksityishenkilö** katsoo, että nykyinen koulutus on riittävä ja vaatii ainoastaan lisää valvontaa Traficomilta.

3.1.4 Taksinkuljettajan koe

Miten koetta tulisi kehittää? Tulisiko kokeen suorituskerrojen määrää rajata ja asettaa karenssi esimerkiksi kolmen hylätyn koekerran jälkeen? Tulisiko vilpin jälkeistä karenssiaikaa pidentää? Näkemyksenne karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?

Työ- ja elinkeinoministeriö kannattaa arviomuistion ehdotusta taksinkuljettajan kokeesta, sen lisätessä taksinkuljettajien ammattitaitoa. **Sisäministeriön poliisiosasto** kannattaa esitettyjä muutoksia. Vilpin ehkäisyn tehostamisella luodaan edellytykset sille, että taksinkuljettajien osaaminen on riittävällä tasolla ja vilppiin on mahdollista puuttua vielä kokeen päättymisen jälkeenkin. **Poliisihallitus** toteaa, että taksinkuljettajan kokeen luotettavaan suoritukseen tulisi kiinnittää huomiota vilpin ehkäisemiseksi. Ehdotetut muutokset ovat oikean suuntaisia. Kokeella taataan kuljettajien laatu ja luotettavuus. Arviomuistioon kirjatun ulkopuolelta nostettiin poliisilaitosten lausunnoissa esille havainto siitä, että valvonnassa tavataan ajoittain kuljettajia, joiden suomen ja ruotsin -kielen taito ovat olemattomia. Tällöin on pidettävä mahdollisena tai jopa todennäköisenä, että kyseinen kuljettaja on käyttänyt vilppiä taksinkuljettajan koetta suorittaessaan. Taksinkuljettajan kokeen hylkäämisen yleisin syy on ollut arviomuistion s. 23:n mukaan puutteellinen kielitaito. Näissä tapauksissa valvonnassa voisi olla tarpeen olla mahdollista määrätä sellainen taksinkuljettajan ajoluvan haltija, joka ei kielitaidoltaan tai muulta osaamiseltaan ilmeisesti läpäisisi taksinkuljettajan koetta, suorittamaan uudelleen taksinkuljettajan koe. Jos koetta ei määräaikaan mennessä hyväksytysti suoritettaisi, peruttaisiin taksinkuljettajan ajolupa toistaiseksi.

Traficom näkemyksen mukaan pakollinen taksinkuljettajan koulutus saattaa itsessään vähentää hylättyjen kokeiden määrää ja osaltaan myös vilppitapauksia. On kuitenkin tärkeää, että vilppitapauksiin olisi keino puuttua. Lisäksi on hyvä pohtia karenssia vilppitapausten osalta, sekä mahdollisesti myös hylättyjen koekertojen jälkeen, jotta tämä ohjaisi hakijat hakemaan riittävää



osaamista kokeen läpäisemiseksi. **Ajovarma Oy** hoitaa tällä hetkellä Traficomin sopimuskumppanina taksinkuljettajakokeet. Käytännön tasolla havaittujen vilppitapausten perusteella Ajovarma kannattaa kaikkia arviomuistiossa esitettyjä toimia vilpin ehkäisemiseksi. **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** näkee, että vilpin kitkeminen ja siitä aiheutuvat seuraamukset parantavat kuljettajien ammattitaitoa, ja voivat siten epäsuorasti parantaa kuluttajien luottamusta taksimarkkinaa. Virasto kuitenkin huomauttaa, että tarpeettoman tiukkoja ehtoja, jotka turhaan vaikeuttavat alalle pääsyä tulisi välttää. **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes** toteaa, että hylätty kuljettajatutkinto tulisi saada uusia. Ehdotetulle karensille Tukes ei näe tarvetta, koska ”hylätty kokelas” ei pääse kuljettajamarkkinoille eikä kokeen toistuva uusiminen ole mahdollista päivittäin. Vilppiin liittyvä karenssiaika tulee olla riittävän pitkä, vähintään 1 vuosi.

Opetushallitus kannattaa sitä, että koulutus ja koe muodostavat yhdessä kokonaisuuden, jolla varmistetaan riittävästä, alalla tarvittavasta osaamisesta. Ammatillisessa koulutuksessa käytetään julkista valtaa, joka tarkoittaa samalla sitä, että toimitaan virkavastuulla. Ammatillisen lainsäädännön mukaan opiskelijalla on oikeus osoittaa osaamisensa, kunnes se on hyväksytysti suoritettu. Ammatillisessa koulutuksessa pyritään varmistumaan osaamisesta, ennen kuin osaaminen osoitetaan. Opetushallitus esittää, että säädöksissä taksinkuljettajien koulutuksesta ja kokeesta mahdollistetaan pätevyuden osoittamiskeinona ammatillisen tutkintokoulutuksen yhteydessä tehtävät tutkinnon osan suoritukset. **Tietosuoja- ja valtuutetun toimisto** kiinnittää huomiota teoriakoetiloissa käytettävän kameravalvonnan osalta yleisesti, että koetilaisuuksiin osallistuvia hakijoita asianmukaisesti informoidaan harjoitetusta kameravalvonnasta yleisen tietosuoja-asetuksen 12–13 artiklojen edellyttämällä tavalla.

Helsingin Taksiautoilijat ry toteaa, että arviomuistiossa mainitut keskeiset muutosehdotukset ovat kaikki kannatettavia. **Rahtarit ry** toteaa, että kolmen yrityksen tai vilpin jälkeen tulisi olla 3 kk karenssi. Myös jälkikäteen havaituista vilpeistä pitää tulla seuraamuksia. Koe pitää tällöin hylätä ja jo annettu ajolupa peruuttaa tilapäisesti siksi aikaa, kun suoritetaan uusinta koe kolmen kuukauden karenssiajan jälkeen. **Pohjan Group Oy** toteaa, että taksinkuljettajan koetta tulisi kehittää kattamaan laajemmin kuljettajan taidot ja valmiudet. Kokeen suorituskertoja tulisi rajata ja hylättyjen suoritusten jälkeen asettaa karenssi. Vilpistä seuraavaa karenssiaikaa tulisi pidentää, ja myös jälkikäteen havaitusta vilpistä tulisi voida asettaa seuraamuksia. **Kaskinen & Hyvärinen** toteaa, että koe tulisi olla mahdollista suorittaa myös suullisesti (kotimaisen kielen kielivaatimuksista ei tule poiketa). Jos lukivaiveutta ei näin huomioida, ei hylätyn kokeen jälkeen tule määrätä karenssia. Havaitun vilpin jälkeinen karenssi voisi olla 12 kk. **Helsingin Satama Oy** toteaa, että jälkikäteen havaitusta vilpistä pitäisi ehdottomasti asettaa seuraamuksia. **Keskipohjalaiset Kylät ry** toteaa, että kokeen suorituskertojen määrää tulisi rajata kolmeen kertaan. Vilpin jälkeinen 6kk karenssiaika on kohtuullinen ja hylätyn kokeen jälkeen tulisi olla kuukauden karenssiaika. Koesuoritus tulisi hylätä, vaikka vilppi tulisi esille kokeen jälkeen. **Taksi Rovaniemi** kannattaa molempia, vilpistä tulisi tulla pidempi karenssi, esim. 1–2 vuotta. **Autokangas** toteaa, että 2 kertaa saa yrittää, minkä jälkeen vuoden karenssi. **Suomen Palvelutaksit ry** kannattaa, että kaikesta vilpistä kiinni jääneille tulisi todella pitkä karenssi esim. 1 vuosi. Henkilön peruskoulutuksen huomioon ottaminen ja suorituskertojen väliin aikajakso n. 3 viikkoa.

Lahden taksiautoilijat ry toteaa, että kokeen kysymykset pitäisi olla avoimia kysymyksiä, eikä monivalintaa. Kolmen hylätyn kokeen jälkeen, tulisi antaa kuuden kuukauden karenssi ja vilpistä, myös jälkikäteen havaitusta tulisi antaa vuoden karenssi. **Lapin Taksiryttäjät ry** toteaa, että halutessaan tulisi voida suorittaa myös paikallistuntemuskoe, joka lisäisi kuljettajan luotettavuutta.



Koe edelleenkin suomen tai ruotsin kielellä. **Taksiliikenteen Työnantajat Ry:n** mielestä taksikuljettajan kokeeseen tulisi sisällyttää työnantaja- sekä työntekijävelvoitteista kertova osuus. **SunTaksi Oy** toteaa, että osa kysymyksistä voisi olla avoimia kysymyksiä, ei kaikki monivalintakysymyksiä. Näin olisi helpompi varmistaa, että kokeen suorittaja osaa asiat ja suomen kielen taito on riittävä. Hylätyn kokeen jälkeen karenssiaika saisi olla korkeintaan 14 vrk, muuten vaikeuttaa työntekijöiden saantia töihin. Vilpin jälkeen pitäisi olla mahdollisuus evätä kokeen suorittaminen uudestaan ja asettaa seuraamuksia myös jälkikäteen. **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry** kannattaa ehdotuksia ja katsoo, että ne on hyvä toteuttaa hyödyntämällä muissa Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevissa kokeissa käytettäviä toimia ja säädöksiä, esimerkiksi ADR- ajolupakokeen mukaisia menettelyjä. **ITS Finland ry** toteaa, että kokeessa tulisi ottaa huomioon nykuteknologian mahdollisuudet (reittioppaat, POI-kohteet) palvelujen tarjoamisessa ja keskittyä testaamaan asioita, joita teknologialla ei voida hoitaa. **Harjavallan Seudun Invalidit ry, Lounais-Suomen Lihastautiyhdistys ry ja Satakunnan Neuroyhdistys ry** kannattavat ehdotusta koesuorituksen hylkäämisestä, myös jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Karenssiaikaa tulisi pidentää 12 kuukauteen vilpillisen toiminnan pois kitkemiseksi. **Kuhmon kaupunki** toteaa, että kokeen valvomista tulisi kehittää ja kannattaa kolmen hylätyn koekerran jälkeistä karenssiaikaa ja sen pidentämistä 12 kuukauteen vilpillisissä tilanteissa. Myös jälkikäteen todettu vilpin tulisi aiheuttaa seuraamuksia.

Suomen Taksiliitto ry toteaa, että koerakenteen muuttaminen kaksiosaiseksi on kannatettava ehdotus ja koe tulisi jatkossakin voida suorittaa vain suomen tai ruotsin kielellä. Taksinkuljettajan ajoluvan edellytyksenä tulisi olla pakollinen ajokoe tai vaihtoehtoisesti Suomessa suoritettu kuljettajatutkinto. Koska ajo-oikeuksia myönnetään jopa Euroopan alueella vaihtelevin vaatimuksin, tulisi lainsäädäntöä täsmentää liikenne- ja asiakasturvallisuuden takaamiseksi. Taksiliiton näkemyksen mukaan taksinkuljettajan ajoluvan vaatimuksena tulisi olla vähintään Suomessa suoritettu kuljettajatutkinto kaikilta uusilta taksiammattilaisilta ja vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-luokan auton ajo-oikeus Suomessa. Vilpin ehkäisyä tulisi tehostaa arviomuistiossa esitetyllä tavalla.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry kannattaa kaikkia arviomuistion ehdotuksia sekä karenssiajan pidentämistä. MaRa katsoo, että ajokokeen tarpeellisuus tulisi huolellisesti arvioida jatkoselvityksessä, sillä se nostaisi alalla tulon kynnystä, mutta samalla varmistaisi, että taksinkuljettajalla on tosiasialliset perusvalmiudet taksinkuljettajan työhön. **Kuluttajaliitto ry** suosittelee ajokokeen lisäämistä ja kannattaa vilpin seuraamuksia koskevia ehdotuksia ja jälkikäteenkin havaittu vilppi on oltava peruste kokeen hylkäämiselle. **Lahden Aluetaksi Oy** toteaa, että kokeen suorituskertojen määrä tulisi rajata kolmeen vuodessa ja todennetusta vilpistä tulisi asettaa 2 vuoden karenssi. EU:n ulkopuolella myönnettyjen ajokorttien haltijoille tulisi asettaa Suomessa suoritettava kuljettajatutkinto ennen taksinkuljettajan kokeeseen pääsyä. **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry** tuo esiin, että pakollista ajokoetta tulisi harkita vakavasti. Karenssi kolmen hylätyn kerran jälkeen on kannatettava ajatus. Vilpin jälkeistä karenssiaikaa tulisi pidentää ja jälkikäteen havaitusta vilpistä tulisi voida antaa seuraamuksia.

Taksi Helsinki Oy toteaa, että kokeen tulisi mitata ennen kaikkea asiakaspalvelutehtävissä suoriutumista kaikkien taksissa matkustavien asiakasryhmien osalta. Ulkomailta myönnetyn ajokortin lisäksi, tulisi osoittaa ajotaitonsa ajonäytöllä. Karenssiaikoja tulisi säätää riittävän pitkäksi, lisäopintojen vuoksi. Mikäli karenssi johtuu vilpillisestä koemenettelystä, tulee karenssiajan olla mahdollisimman pitkä. **Hämeen Taksiryttäjät ry ja Itä-Suomen Taksiryttäjät ry** kannattavat ehdotusta kaksiosaisesta kokeesta sekä pakollista ajokoetta tai Suomessa suoritettua



kuljettajatutkintoa. Vilpillisen toiminnan, myös jälkikäteen havaitun, karenssiaika tulisi olla vähintään 12 kk ja osaamattomuudesta johtuvan hylkäyksen karenssiaika kohtuullinen.

Uudenmaan Taksiryttäjät Ry toteaa, että koetta tulisi kehittää ja esitetty kaksiosainen koe on kannatettava malli. Kokeeseen olisi syytä lisätä pakollinen ajokoe ja taksinkuljettajan vaatimuksena tulisi olla Suomessa suoritettu kuljettajatutkinto sekä vähintään vuoden ajokokemus B-luokan auton ajo-oikeudella Suomessa. Keinot vilpin ehkäisemiseksi ovat erittäin kannatettavia, takautuvasti havaittu vilpillisen koesuorituksen hylkäys takaisi tasapuolisen kohtelun. Karenssiaika tulisi pidentää 1 vuoteen. **Suomen Yrittäjät** katsoo, että ehdotukset vaikuttavat tarkoituksenmukaisilta. Kokeiden valvontaa ja koekysymysten kiertoa tulisi kehittää siten, että koe pystytään suorittamaan yhdellä kerralla.

Vammaisfoorumi ry ja Invalidiliitto ry toteavat, että koekysymyksillä tulisi varmistaa keskeisten perusasioiden osaaminen kuten palvelun laatu, turvallisuuden varmistaminen, maksut, paikallistuntemus, liikennesäännöt, kielitaito. Lausunnoissa kannatetaan sekä hylätyn että vilpillisen koetuloksen jälkeistä karenssia, ja sanktioita. Lisäksi lausunnoissa todetaan, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksen osalta käytännön näyttökoe on välttämätön, jotta voitaisiin varmistaa erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käyneen kuljettajan kyky hallita erityisesti esteettömän ajoneuvon invavarusteisiin kuuluvia turvavälineitä sekä käsitellä erityyppisiä yleisempiä apuvälineitä.

Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys toteavat, että kokeessa tulisi huomioida lukihäiriöt, jotka eivät yleensä estä autolla ajamista. Jos ne kohdistuvat hahmotukseen tai tarkkaavaisuuteen, niiden arviointi tulisi tehdä tarkemmin. Jos kokeen hylkää esim. kolme kertaa, Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys suosittelevat terveyshuollon arviointia ennen kuin yrittää uudelleen. Syynä voi olla kielitaidon puute, jolloin karenssi olisi tästä syystä perusteltua. Kokeessa vilpin tekeminen ja siitä kiinni jääminen pitäisi olla esteenä alalle pääsyyn.

Suomen Taksikoulutus Oy toteaa, että yleinen kielitaitovaatimus (Taso 3) voisi olla vaatimuksena kaikille hakijoille. Jälkikäteen havaitusta vilpistä pitäisi asettaa seuraamuksia samoin kuin varsinaisen koetilaisuuden aikana. **Lahden Aluetaksi Oy, Koulutus** toteaa, että koe tulisi suorittaa kirjallisilla vastauksilla, jotta kielitaito tulisi varmistettua paremmin. Monivalinta antaa mahdollisuuden päästä läpi arvaamalla. Koekertoja tulisi rajata niin että 3 yrityksen jälkeen olisi 6 kk karenssi. Vilpistä tulisi antaa vähintään 12 kk karenssi, vaikka vilppi todistettaisiin vasta jälkikäteen. **Täsmä Koulutuspalvelut Oy** toteaa, että kokeen voisi suorittaa koulutusorganisaatiolla tai Ajovarmassa. Lausunnossa huomioidaan myös elinkeinovapaus, ja todetaan, että kokeen suorituskertojen määrän rajaaminen tai karenssi olisi ristiriidassa perustuslain kanssa. Lausunnossa ehdotetaan, ettei suorituskertoja tulisi rajata, vaan ajanjaksoa, esim. samana päivänä/viikkona ei olisi mahdollista suorittaa koetta uudestaan. Vilpin osalta ehdotetaan, että ensimmäisen vilpin karenssi tulisi olla sama kuin nyt eli 6kk ja vasta seuraavasta vilpistä 12–18 kk karenssia. Kolmannesta kerrasta karenssi olisi 24 kuukautta.

Uber Finland Oy ei vastusta ehdotettuja muutoksia, mutta kyseenalaistaa, vähentäisikö kahden kokeen järjestäminen todella riskiä siitä, että koekysymykset tulevat julki. Karenssin osalta tulisi kuitenkin huomioida myös lieventäviä olosuhteita esim., jos sairastumisen johdosta ei saisi koetta suoritettua. Samoin Uber kehottaisi, että 30 päivän odotusaika olisi todella 30 päivää (ensimmäisen kokeen ja toisen kokeen välinen aika). **Bolt** toteaa, että yleisesti ottaen testin tulisi keskittyä liikennesääntöihin, asiakkaiden ja kuljettajan turvallisuuteen sekä asiakaspalveluun. Kokeiden suorituskertojen määrää ei tulisi rajoittaa vaan ensin tulisi aloittaa kokeilu koulutuksen



lisäämisestä asteittain, arvioida ja tarkastella vaikutuksia saatavuuteen ja alan houkuttelevuuteen ennen muiden rajoittavien toimenpiteiden käyttöönottoa. Vilpin, myös jälkikäteen todetun, osalta sääntöjen tulisi olla samanlaiset kuin muissakin ammattikoulutuksen kokeissa.

Taksiyrittäjä Juha Halme toteaa, että kokeessa painopisteinä pitäisi olla kielitaito ja paikallistuntemus, jolloin kuluttajien luottamus ja palvelun taso nousisivat. Vilpistä pitäisi ilman muuta rangaista. **Sivutoiminen taksiyrittäjä Hannu Heikkinen** toteaa, että vilpin mahdollisuutta koetilanteessa pitää hankaloittaa. Ehdotettu videovalvonta ja jälkikäteinen luvan peruminen vilpin vuoksi pitää mahdollistaa. Lisäksi kysymysten määrää voisi lisätä huomattavasti ja tehdä esimerkiksi useita eri versioita tenteistä. Kysymysten järjestystä ja ylipäätään kysymyksiä tulisi vaihtaa esimerkiksi vuoden välein. Kolmen hylätyn suorituksen jälkeen voisi tulla esimerkiksi 3kk karenssiaika. Myös sitä pitäisi valvoa tarkemmin, että kuka tosiasiallisesti tulee suorittamaan koetta. **Yksityishenkilöt** kannattivat pääosin esitetyjä karenssia koskevia ehdotuksia, mutta osa pitäisi sääntelyn ennallaan.

3.2 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

3.2.1 Hyvämaineisuuden estävät rikokset

Tulisiko hyvämaineisuuden arviointiin lisätä esteeksi myös henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita? Mitä vaikutuksia näillä muutoksilla olisi taksialalle, sekä laajemmin tavara- ja henkilöliikenneluvan hakijoihin ja haltijoihin?

Oikeusministeriöllä ei ole lausuttavaa arviomuistion ensimmäisestä ehdotuksesta. Toisen ehdotuksen osalta (RL 20, 21 ja 41) oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että ehdotettujen muutosten perusteluista jää epäselväksi muutosten tarpeellisuus ja oikea kohdentuminen. Hieman epäselväksi jää, onko tarkoitus säännellä tilataksien ja pienoislinja-autojen kuljettajien rikoksettomuutta ja toteuttaa tämä sääntelemällä kyseisiin kuljettajiin suoraan ja kohdennetusti koskevien vaatimusten sijaan yrityksille asetettavia vaatimuksia, mikä ei vaikuta tarkoituksenmukaiselta. **Työ- ja elinkeinoministeriö** kannattaa ehdotuksia, jotka lisäävät taksikuljettajien ammattitaitoa ja katsoo, että ehdotettu hyvämaineisuuden arviointi parantanee kuluttajien luottamusta taksimarkkinaa. **Sisäministeriön poliisiosasto** kannattaa arviomuistion ehdotuksia. **Poliisihallitus** viittaa arviomuistion 2.2 luvun lausuntoonsa kannattaen ehdotuksia.

Traficom kannattaa ehdotettuja muutoksia ja katsoo niiden lisäävän yhdenvertaisuutta niiden koskiessa kaikkia liikenneluvan haltijoita. **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** näkee, että ehdotukset voivat epäsuorasti parantaa kuluttajien luottamusta. Tarpeettoman tiukkoja ehtoja, jotka turhaan vaikeuttavat alalle pääsyä tulisi kuitenkin välttää. **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes** toteaa, että hyvämaineisuuden arviointiin esitetyt lisäykset ovat välttämättömiä arviointimuistiossa esitetyillä perusteilla ja niillä on vaikutusta kuluttajien lisäksi myös kuljettajien turvallisuuteen.

Rahtarit ry, Pohjan Group Oy, Täsmä Koulutuspalvelut Oy, Suomen Palvelutaksit ry, Taksi Rovaniemi, Autokangas, Helsingin Taksiautoilijat ry, Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy, Suomen Kuntaliitto ry, Taksiyrittäjä Heikkinen Hannu, Lahden taksiautoilijat ry, Hämeen Taksiyrittäjät ry ja Itä-Suomen Taksiyrittäjät ry kannattavat ehdotusta. **Kuluttajaliitto ry, Invalidiliitto, Vammaisfoorumi ry, Helsingin Satama Oy, Suomen Taksikoulutus Oy, SunTaksi Oy, Lahden Aluetaksi Oy, Lahden Aluetaksi Oy, Koulutus, Auto- ja Kuljetusalan**



Työntekijäliitto AKT ry, Harjavallan Seudun Invalidit ry, Lounais-Suomen Lihastautiyhdistys ry ja Satakunnan Neuroyhdistys ry sekä Lapin Taksiryttäjät ry kannattavat ehdotusta ja toteavat sen lisäävän turvallisuutta ja asiakkaiden luottamusta. **Taksi Helsinki Oy** kannattaa ehdotusta todeten, että lisäyksillä parannetaan alalla toimivien mainetta. **Suomen Taksiliitto ry** esittää edellä mainitun lisäksi, että hyvämaineisuuden esteenä tulisi olla taksin luovuttaminen henkilölle, jolla ei ole taksinkuljettajan ajolupaa ryttäjän tietäessä tai epäillessä ajoluvan puuttumista. **Uudenmaan Taksiryttäjät Ry** toteaa lisäksi, että kuuluminen ennakonperintä- ja arvonlisäverovelvollisten rekisteriin tulisi asettaa luvan saannin ehdoksi. **Linja-autoliitto ry** toteaa, että yleisellä tasolla on sitä parempi, mitä tiukemmat vaatimukset asetetaan hyvämaineisuudelle. **Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys** toteavat, että mikään rangaistava rikos ei kuulu liikenneturvallisuuskulttuuriin. Myös **taksiryttäjä Juha Halme** toteaa, että kaikkien vankeustuomioiden, ehdollisten ja ehdottomien, tulisi estää taksiluvan saaminen, erityisesti henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset ja seksuaalirikokset. **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry** pitää ehdotettuja muutoksia harmaan talouden torjunnan kannalta kannatettavina. MaRa katsoo seksuaalirikosten lisäämisen selkeästi tarpeelliseksi mutta myös henkeen ja terveyteen kohdistuvia rikoksia ja aserikoksia on arvioitava osana hyvämaineisuutta. **Suomen Yrittäjät** toteaa lisäksi, että liiketoiminnan lähtökohtana tulee olla lain mukainen toiminta sekä harmaan talouden ja muun vilpin välttäminen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannattaa arviomuistion ehdotuksia. Samojen hyvämaineisuuden vaatimusten soveltaminen kaikkiin liikenneluvan haltijoihin olisi perusteltua arviomuistion mukaisesti sekä säädösten selkeyden vuoksi. **Kuhmon kaupunki** kannattaa lisäyksiä lainsäädäntöön hyvämaineisuuden esteeksi rikoslain 20, 21, 36 ja 37 luvun mukaisten rikosten osalta. Muutosten tulee koskea kaikkia liikenneluvan haltijoita yhdenvertaisuuden vuoksi.

Helsingin seudun liikenne kannattaa ehdotuksia, vaikka niillä voi olla työvoiman tarjontaa rajoittava vaikutus. Vaikutuksen mittaluokkaa on suositeltavaa analysoida suhteessa saavutettaviin hyötyihin. **Bolt** viittaa lausuntoonsa arviomuistion 2.2 luvulle kannattaen ehdotuksia huomioiden, että rikoksen vakavuutta ja luonnetta tulisi aina arvioida. **Keskipohjalaiset Kylät ry** kannattaa ehdotuksia lisäten, että rikoksista kulunut aika ja rikoksen aikainen alaikäisyys tulisi huomioida. **Satakunnan hyvinvointialue** katsoo, että hyvämaineisuuden arvioinnissa taksin asiakkaan kannalta suurempi painoarvo on sillä, onko hänen kuljettajanaan toimiva henkilö luotettava. Taksipalveluiden ostajan näkökulmasta liikenneluvan tulisi kuitenkin lähtökohtaisesti olla kriteereiltään sellainen, että sen saajan tulisi täyttää hankintalaissa, tilaajavastuulaissa sekä sote-järjestämislaissa palveluntuottajalta vaaditut edellytykset. Näin myönnetty liikennelupa olisi itsessään riittävä tae luvansaaneen asianmukaisesta toiminnasta myös julkisille ostajille. Tietojen moninkertaisen tarkistamisen vähentäminen säästäisi kuljetuspalveluita ostavien kustannuksia.

Yksityishenkilöt pääosin kannattavat ehdotusta. **Eräs yksityishenkilö** katsoo, että muutoksilla voidaan parantaa alan turvallisuutta ja mainetta. Arvioinnin tulee olla tasapainossa yksilön oikeuksien kanssa, ja päätösten tulee perustua asianmukaiseen tietoon. Lisäksi olisi tarpeen tarjota mahdollisuuksia uudelleenarviointiin ja sopeutumiseen niille, joilla on aiempia rikostuomioita. **Toinen yksityishenkilö** toteaa, että arvioinnissa tulisi miettiä mitkä ovat sellaisia rikoksia, jotka voidaan hyväksyä luvanvaraisen ammatin tai yritystoiminnan harjoittajalle. **Kolmas yksityishenkilö** toteaa, että maksuvälinerikoksia ei tulisi lisätä. **Taksi Hannu Hiisilä** ei kannata arviomuistion ehdotuksia.



3.2.2 Yrittäjäkoe

Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomin vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestäville tahoille ja kokeen suorittajille?

Sisäministeriön poliisiosasto kannattaa yrittäjäkokeen siirtämistä Traficomin vastuulle. **Poliisihallitus** kannattaa lisäksi sitä, että vilppi yrittäjäkokeessa johtaisi määräaikaiseen kieltoon osallistua kokeeseen. **Traficom**in näkemyksen mukaan yrittäjäkoe voidaan siirtää Traficomin vastuulle ja se tulotaisin järjestämään Traficomin palveluntuottajan toimesta. **Ajovarma Oy** kannattaa ehdotusta. Ajovarma toteaa, että arviomuistiossa on esitetty, että yrittäjäkoe siirtyisi Traficomin vastuulle ja käytännössä kokeet suoritettaisiin Ajovarman toimipisteillä, sähköisenä kokeena. Ajovarmalla on lähes sata toimipistettä eri puolilla Suomea, joissa kokeiden järjestäminen onnistuisi jo olemassa olevilla laitteilla. Koe olisi saatavilla kaikilla Ajovarman toimipisteillä eli saatavuus olisi kattavaa. **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes** kannattaa ehdotusta ja kokeen toteuttamisen käytännössä voisi järjestää jokin luotettava taho.

Taksiliikenteen Työnantajat Ry, SunTaksi Oy, Helsingin Taksiautoilijat ry, Lapin Taksiryttäjät ry, Uudenmaan Taksiryttäjät Ry, Suomen Palvelutaksit ry, Suomen Yrittäjät, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry ja Pohjan Group Oy kannattavat ehdotusta kokeen laadun ja tasapuolisuuden varmistamiseksi. **Rahtarit ry** kannattaa ehdotusta, eikä näe sillä olevan merkittäviä vaikutuksia, sillä tälläkin hetkellä muiden koulutuksien kokeita käydään suorittamassa Ajovarman tiloissa. **Kaskinen & Hyvärinen** toteaa, että kokeen järjestäminen tulisi siirtää virkavastuulle, jotta on olemassa myös taho, jonne valittaa. **Myös eräs yksityishenkilö** toteaa, että hyväksytyt koesuoritus on niin merkittävä osa luvan myöntämisestä, että kokeen vastaanottaminen ja arviointi pitäisi tapahtua virkavastuulla. Kokeen tulisi sisältää myös joitakin koepaikkakunnan paikallisia olosuhteita koskevia kysymyksiä. **Harjavallan Seudun Invalidit ry, Lounais-Suomen Lihastautiyhdistys ry ja Satakunnan Neuroyhdistys ry sekä Satakunnan hyvinvointialue** kannattavat ehdotusta, jotta vilpin lisäksi myös muut asiat olisivat valvottavissa ja kokonaiskuva olisi selkeämpi. **Vammaisfoorumi ry ja Invalidiliitto ry** kannattavat ehdotusta, jotta mahdolliset aiemmat vilppiin syyllistymistiedot ja kuljettajan ajolupakokeeseen liittyvästä määräaikaisesta kieltopäätöksestä olisi tiedossa ja sovellettavissa yrittäjäkokeen kohdalla. Lisäksi yrittäjäkokeen siirtäminen yhden toimijan vastuulle varmistaisi toteutettavan koulutuksen yhdenmukaisuuden. **Helsingin Satama Oy:n** mielestä viranomaistaho on oikea järjestämään kokeet ja hallinnoimaan taksilupia. Helsingin Satama toteaa, että Traficom voisi toki käyttää ulkopuolista alihankintaa kokeen järjestelyihin, mutta heillä olisi esimerkiksi rekisterinhallinnointi. **Lahden Aluetaksi Oy** kannattaa ehdotusta ja toteaa, että kokeessa havaitusta vilpistä tulisi seurata 2 vuoden karenssi.

Taksi Helsinki Oy toteaa, että kokeen järjestäminen tulisi ehdottomasti saattaa Traficomin tai vaihtoehtoisesti yhteiskunnallisen oppilaitoksen järjestettäväksi, jotta taataan kokeen objektiivisuus. Vaikutukset olisivat alan mainetta parantavia ja takaisivat sen, että kokeen läpäiseminen mittaa kokelaan aitoa osaamista. Julkishallinnon perimät maksut ovat pääsääntöisesti maltillisia, joten menettely ei myöskään muodostaisi tosiasiallista estettä alalle tulolle. Koulutusorganisaatioille jäisi riittävä operatiivinen työsarka varsinaisista koulutuksista. Myös **Kuluttajaliitto ry** toteaa, että muutos helpottaisi sen varmistamista, että kokeessa todellisuudessa mitataan alalla vaadittuja taitoja. Tällä voisi olla positiivinen vaikutus tarjolla olevien koulutusten tasoon. **Hämeen Taksiryttäjät ry** näkee muutoksen parantavan kokeiden tarjontaa alueellisesti koko Suomessa samalla kun saavutettaisiin tasavertaiset kriteerit kokeen



suorittajalle. Lisäksi se motivoisi koulutuksenorganisaatioita tarjoamaan laadullisesti parempaa koulutusta. **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry** kannattaa arviomuiston ehdotusta ja pitää myös laadun ja yhdenmukaisuuden kannalta hyvänä menettelyä, jossa mahdollisuuksien mukaan kaikki tieliikenteen pätevyyskokeiden järjestäminen hoidetaan noudattaen samoja periaatteita. **Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys** toteavat, että myös taksihakemukset ja lääkärintuomiot menevät Traficomien kautta ja voisi olla loogista, jos koko ketju toimii sitä kautta, jolloin kokeet saataisiin myös yhteneväisiksi.

Suomen Taksiliitto ry kannattaa ehdotusta. Muutos loisi kokeensuorittajille tasavertaiset lähtökohdat ja varmistuksen siitä, että koe tosiasiallisesti mittaa alalla vaadittuja asioita. Koe olisi laajasti saatavilla ja muutos helpottaisi koulutusorganisaatioiden valvontaa. Koulutuksen järjestäjille muutos tarkoittaisi vaatimustason ennakoitavuutta ja vertailtavuutta. Vilpin ehkäisystä tulisi huolehtia asianmukaisesti ja karenssiaika tulisi seurata niin vilpin kuin hylätyn koesuorituksen jälkeen. Myös **Suomen Taksikoulutus Oy** kannattaa ehdotusta. Koulutuksen järjestäjät saisivat vähemmän tuloja yrittäjäkokeiden poisjäännin takia, mutta voisivat keskittyä koulutusten järjestämiseen. Muutoksen myötä yrittäjäkokeet ja niiden hinnoittelu olisivat kaikille osallistujille samanlaiset ja niitä pystyttäisiin maantieteellisesti järjestämään paremmin eri puolilla Suomea. Yrittäjäkokeiden valvonta olisi mahdollista suorittaa tehokkaasti ja taata koetilaisuuden luotettavuus. Yrittäjäkoe tulisi saada suorittaa suullisesti samoin ehdoin kuin taksinkuljettajan koe.

Bolt toteaa, että vaikka ehdotuksella voisi olla negatiivisia vaikutuksia kokeita järjestäviin yrittäjiin, on kuitenkin tärkeää siirtää vastuu viranomaisille esimerkiksi kokeiden valvonnan parantamiseksi, kuluttajien luottamuksen vahvistamiseksi ja yhtenäisen ja tasavertaisen koulutusrakenteen luomiseksi. On myös tärkeää järjestää koe niin, että se on tarpeeksi lähellä hakijoita.

Keskipojalaiset Kylät ry kannattaa ehdotusta todeten, että läheskään kaikki koulutuksen järjestäjät eivät järjestä kokeita, joten vaikutus kyseisille tahoille ei ole merkittävä. On kuitenkin huolehdittava, että koulutukset olisivat saavutettavissa eri puolilla Suomea asuville. Mikäli muutos aiheuttaisi koulutusten liiallista alueellista keskittymistä, siihen ei pidä ryhtyä. **Kuhmon kaupunki** toteaa, että mahdollinen yrittäjäkokeen järjestämisen siirto Traficomille ei saisi nostaa kustannuksia nykyisestäään ja kokeen suorittaminen sujuvasti tulee varmistaa myös harvaan asutulla seudulla.

Täsmä Koulutuspalvelut Oy toteaa, ettei kokeen järjestämistä tulisi siirtää Ajovarman vastuulle. Täsmä Koulutuspalvelut jatkaa toteamalla, että kokeen siirtäminen Ajovarmalle johtaisi koulutusorganisaatioiden hintakilpailuun, mikä radikaalisti laskisi yrittäjäkoulutuksen hintoja mutta samalla heikentäisi koulutuksen laatua. Alhaisemmat hinnat voisivat pakottaa monet nykyiset järjestäjät supistamaan toimintaansa tai jopa lopettamaan. Kokeen siirtäminen vähentäisi koulutusorganisaatioiden intoa tarjota koulutusta, mikä voisi vaarantaa alan ammattitaitoisen koulutuksen saatavuuden. Kokeen siirtäminen Ajovarmalle ei takaisi vilpin vähentymistä. Koulutusorganisaatioiden ja Ajovarman vilppi-ilmoitusten vertailu antaa paremman käsityksen siitä, vaikuttaisiko kokeen siirtäminen todella vilppien määrään. Täsmä Koulutuspalvelut suosittelee sitä, että koulutusorganisaatioiden tulisi hyväksyttää yrittäjäkokeen kysymykset Traficomissa samalla kuin koulutusohjelman hyväksyttäminen tapahtuu Traficomien kautta.

Yksityishenkilöt pääosin kannattavat arviomuiston ehdotusta. **Eräs yksityishenkilö** toteaa, että kokeen siirtyminen viranomaisen vastuulle voi johtaa yhtenäisempiin ja laadukkaampiin kokeisiin. **Taksiyrittäjä Juha Halme** pitää tärkeänä, että koe on hyvin suunniteltu ja toteutettu.



Autokangas, Taksi Hannu Hiisilä, Lahden Aluetaksi Oy, Koulutus, Lahden taksiautoilijat ry ja Epic Autokoulu Oy eivät kannata ehdotusta. Kokeen voisi järjestää Traficomin hyväksymä toimija, jolla on riittävä alan tuntemus. **Eräs yksityishenkilö** toteaa, että työmäärä olisi liiallinen Traficomille ja ajoittainen valvonta on riittävää. **Sivutoiminen taksiyrittäjä Hannu Heikkinen** ehdottaa yrittäjäkokeesta luopumista kokonaan, koska sellaista ei vaadita keneltäkään muultakaan mikä asettaa taksialan selkeästi epätasa-arvoiseen asemaan. Jos yrittäjäkokeesta ei kuitenkaan luovuta, niin Traficom voisi valmistella oppimateriaalin ja suoritus voisi olla toisaallakin.

3.2.3 Koulutusta tarjoavien organisaatioiden valvonta

Tulisiko koulutusorganisaatiolle ja/tai koulutuksesta vastaavalle henkilölle asettaa tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja/tai esteitä hyväksynnälle? Jos vaatimuksia asetettaisiin, millaisia vaatimusten tulisi olla?

Valtiovarainministeriö toteaa, että arviomuistiossa esitetyt tavoitteet ovat sinänsä kannatettavia. Yhtenä muutosehdotuksena Traficomille tulisi oikeus käyttää harmaan talouden selvitysyksikön tuottamaa velvoitteidenhoitoselvityspalvelua koulutusorganisaatioiden vakavaraisuuden tarkastamiseksi. Valtiovarainministeriön mukaan velvoitteidenhoitoselvitykset voitaisiin laajentaa tukemaan Traficomin suorittamaa koulutusorganisaatioita koskevaa valvontaa. Valtiovarainministeriö kiinnittää huomiota siihen, että koulutusorganisaatioita kuvaavan velvoitteidenhoitoselvityksen saamiseksi Traficomin tiedonsaantioikeutta koskevan säännöksen tulisi kattaa myös koulutusorganisaatioita koskevat tiedot.

Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikkö kannattaa arviomuistiossa Traficomille ehdotettua mahdollisuutta käyttää velvoitteidenhoitoselvitystä koulutusorganisaatioiden taloudellisen tilanteen valvonnassa. Selvitysyksikkö esittää lausumassaan kuitenkin, että velvoitteidenhoitoselvityksen käyttö koulutusorganisaatioiden taloudellisen tilanteen tarkastamiseksi edellyttäne myös liikennepalvelulain (320/2017) 197 §:n 3 momentissa säädetyn Traficomin tiedonsaantioikeuden laajentamista koskemaan myös koulutusorganisaatioita koskevia tietoja. Selvitysyksikkö toteaa, että liikennepalvelulain tiedonsaantisäännös 197 § jättäne epäselväksi sen, koskeeko tiedonsaantioikeus myös 35 a §:ssä tarkoitettujen koulutusorganisaatioiden tietoja ja velvoitteidenhoitoselvityksen käyttö edellyttää lain tasoista säätelyä tiedonsaantioikeuksista. Lisäksi selvitysyksikkö esittää Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 6 §:n 1 momentin 14-kohdan muuttamista niin, että se käsittää myös koulutusorganisaatioiden hyväksynnän. **Verohallinnon asiakkuusyksikkö** toteaa, että velvoitteidenhoitoselvitys on hyödyllinen lisätyökalu luotettavuuden arviointiin, mutta kaikilta osin sen tuottama tieto ei ole viranomaisen oikeaksi todentamaa vaan perustuu lähtökohtaisesti henkilön itsensä ilmoittamiin tietoihin. **Traficom** kannattaa ehdotettua. **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes** lisää myös, että koulutuksesta vastaavalla tulisi olla riittävä toimialatuntemus taksialasta, yritystoiminnasta ja sen velvoitteista sekä vastuuhenkilön tulisi täyttää hyvämaineisuuden vaatimukset.

Pääosin lausunnoissa katsotaan, että koulutusorganisaatioille ja koulutuksesta vastaavalle henkilölle tulisi asettaa tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja esteitä hyväksynnälle. **Rahtarit ry** toteaa, että tässä voisi olla samankaltaiset vaatimukset, kun on kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyskoulutuksissa käytössä. **Suomen Yrittäjät** toteaa, että koulutuksesta vastaavan



henkilön kelpoisuusvaatimuksien osalta olisi tarkoituksenmukaista saattaa ne samanlaisiksi kuin autokoulutoiminnassa. **Taksi Helsinki Oy** katsoo, että viranomaisella tulee olla selkeät valvontamahdollisuudet ja toimintamallit koulutustoiminnan auditoimiseen ja tarvittaessa esimerkiksi koulutusluvan perumiseen. Vaatimusten tulisi olla tilaajavastuulain mukaisia, organisaatiolla tulisi olla riittävät resurssit ja osaaminen aikuiskoulutuksen järjestämiselle ja koulutuksesta vastaavan henkilön tulisi olla tehtävään soveltuva. **Suomen Kuntaliitto ry ja Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä** kannattavat ehdotettua ja valvonnan tehostamista, jotta arviomuistiossa esille tuotuja epäkohtia voidaan ehkäistä. **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry** kannattaa ehdotettua ja toteaa, että koulutusvastaavana ei tulisi saada toimia, jos on aiemmin syyllistynyt vilpilliseen tai rikolliseen toimintaan. **Lahden Aluetaksi Oy** toteaa, että koulutusorganisaation tulee olla Traficomien hyväksymä ja viranomaisella tulee olla riittävät keinot puuttua mahdolliseen vilpilliseen toimintaan. **Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys** toteavat, että Traficomien tulisi hyväksyä koulutusorganisaatio ja valvoa sen toimintaa, hinnan sijaan olisi parempi verrata koulutuksen sisältöä ja että kielitesti voisi olla perusteltu lisä. **Helsingin Taksiautoilijat ry** toteaa, että arviomuistiossa mainitut keskeiset muutosehdotukset ovat kaikki kannatettavia.

Kaskinen & Hyvärinen ja Suomen Taksikoulutus Oy kannattavat sitä, että koulutuksesta vastaavalla henkilöllä olisi pedagoginen pätevyys. **Helsingin Satama Oy** toteaa, että pätevyysvaatimus voisi olla esimerkiksi 10 vuoden kokemus taksialalla, kokemusta ajokouluopetuksesta ja inva-auton ajosta. **SunTaksi Oy** toteaa, että kouluttajalla tulisi olla pedagoginen pätevyys ja/tai pitkä kokemus alasta. Tulisi pystyä arvioimaan, että koulutuksen sisältö on samanlainen kaikilla koulutusorganisaatioilla ja kouluttajat ovat asioihin perehtyneitä. **Taksi Rovaniemi** toteaa, että alan kokemus olisi tietenkin suotava. **Taksiyrittäjä Juha Halme** toteaa, että kokemus taksiyrittäjyydestä olisi hyvä kriteeri. **Täsmä Koulutuspalvelut Oy** kannattaa ehdotettua ja lisää, että kouluttajilla tulisi olla 5–10 vuoden kokemus taksialalta ja kuljetusalan koulutuksien järjestämisestä. **Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy** toteaa, että selkeitä kelpoisuusvaatimuksia tulisi tarkastella säännöllisin väliajoin.

Suomen Taksiliitto ry kannattaa ehdotettua ja toteaa, että viranomaisella tulisi olla mahdollisuus puuttua havaittuihin laiminlyönneihin ja vilppitilanteisiin tehokkaasti. Koulutusorganisaatiolle ja koulutuksesta vastaavalle tulisi asettaa muun muassa seuraavanlaisia vaatimuksia: koulutusorganisaatioilla tulee olla velvollisuus kuulua ennakkoperintärekisteriin; henkilö ei voi toimia koulutuksesta vastaavana, mikäli hänen vastattavana olleen toisen koulutusorganisaation hyväksyntä on peruutettu vilpillisen toiminnan tai velvollisuuksien laiminlyönnin johdosta; henkilö voi olla vain yhden organisaation koulutuksesta vastaava ja hänen tulee tosiasiallisesti johtaa organisaation koulutustoimintaa; henkilöä ei pidetä sopivana koulutus vastaavana, jos hän on syyllistynyt esimerkiksi: luvattomaan ammattiliikenteen harjoittamiseen, talous-, vero- ja kirjanpitorikoksiin, työ- tai palkkasuhderikoksiin, liikenne- ja ajoturvallisuusrikoksiin sekä ihmiskauppa- tai huumausainerikoksiin ja laittoman maahanmuuton järjestämiseen. **Hämeen Taksiyrittäjät ry ja Itä-Suomen Taksiyrittäjät ry** kannattavat ehdotusta ja kannattavat Taksiliiton esittämiä vaatimuksia todeten lisäksi, että henkilöä ei voi pitää sopivana, mikäli hän ei täytä hyvämaineisuuden määritelmiä.

Vastaavasti Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannattaa ehdotettua lisäten, että viranomaisella tulisi olla mahdollisuus puuttua havaittuihin laiminlyönneihin ja vilppitilanteisiin tehokkaasti. Myös koulutusorganisaatioiden ja koulutuksesta vastaavien henkilöiden osalta edellytysten ja periaatteiden tulisi olla yhdenmukaiset muiden tieliikenteen pätevyysliittyvien



kouluttajien kanssa. **Uudenmaan Taksiryttäjät Ry** kannattaa ehdotusta, koska nykyisellä järjestelmällä on havaittu olevan eriarvoistava vaikutus. Viranomaisilla tulisi olla mahdollisuudet puuttua laiminlyönteihin ja vilppitilanteisiin ja organisaatioilla oltava velvollisuus kuulua ennakonperintärekisteriin.

Vammaisfoorumi ry ja Invalidiliitto ry toteavat, että erityisryhmien kuljettajakoulutusta tarjoavan koulutusorganisaation koulutuksesta vastaavalla henkilöllä ja opettajalla tulisi olla liikennepalvelulain 36 a §:ssä säädetyn ohella laaja-alaista kokemusta nimenomaan erityisryhmien kuljettamisesta. Kokemusta laskettaessa kerryttäväksi ajaksi tulisi lukea se aika, jonka opettaja on työskennellyt ja kartuttanut työkokemusta erityisryhmien kuljettamisessa. Ajaksi ei tulisi lukea pelkästään esimerkiksi koulukuljetuksiin liittyvää ajokokemusta. Lisäksi tulisi olla kokemusta eri tavoin apuvälineitä käyttävien asiakkaiden avustamisesta kuljettamisen yhteydessä osana kuljetustapahtumaa. Mikäli koulutusorganisaatio on saanut liikennepalvelulain 245 §:n mukaisen varoituksen tai huomautuksen ja jos koulutusorganisaatio ei ole tehnyt tarvittavaa korjausta toimintaansa, tulee määrittää riittävän pitkä karenssiaika ennen kuin uutta hyväksynnän hakemista tai myöntämistä voisi tapahtua.

Lapin Taksiryttäjät ry kannattaa sitä, että olisi vain yksi taho, joka kouluttaisi kouluttajia esimerkiksi Taksiliitto. **Bolt** toteaa, että Traficom tulisi olla vastuussa kokeiden järjestämisestä ja **Taksi Hannu Hiisilä** toteaa, että tätä Traficom voisi valvoa tasavertaisen kohtelun varmistamiseksi. **Kuhmon kaupunki** kannattaa ehdotusta Traficom oikeudesta saada käyttöönsä VHS-raportointi. Koulutusorganisaatioille lisättävät tarkemmat kelpoisuusvaatimukset eivät saa tuottaa yrittäjille lisäkustannuksia.

Eräs yksityishenkilö toteaa, että kouluttajien pätevyysvaatimuksen tulisi olla vähintään 5 vuotta alalla työskentelyä. **Toinen yksityishenkilö** toteaa, että taksialan tuntemus ja pedagoginen osaaminen olisivat hyväksi. **Kolmas yksityishenkilö** katsoo, että kelpoisuusvaatimuksia tulisi olla, mutta ei liian tiukkoja. **Neljäs yksityishenkilö** toteaa, että muutokset voivat auttaa varmistamaan, että koulutusorganisaatiot ja niiden henkilöstö pystyvät tarjoamaan laadukasta ja ammattimaista koulutusta, mikä puolestaan edistää opiskelijoiden ammatillista kehitystä. Lisäksi nämä vaatimukset voivat edistää koulutusalan mainetta ja luottamusta.

Autokangas ja sivutoiminen taksiryttäjä Hannu Heikkinen eivät kannata ehdotusta. **Lahden Aluetaksi Oy, Koulutus ja Lahden taksiautoilijat ry** toteavat, että nykyiset toimet ovat riittäviä. Koulutuksesta vastaavalle henkilölle tulisi laittaa kuitenkin vaatimuksena enemmän työkokemusta kuin nykyinen 1 vuosi.

3.3 Taksien tunnistaminen ja valvonta

3.3.1 Värilliset rekisterikilvet

Mitä hyötyjä/haittoja ja vaikutuksia värillisistä rekisterikilvistä olisi? Miten värillisiä rekisterikilpiä tulisi valvoa?

Sisäministeriön poliisiosasto pitää tärkeänä, että värillisten rekisterikilpien käyttöönottoa selvitetään jatkovalmistelussa.



Traficomin arvion mukaan taksien tunnistamisen kannalta oleellista on valaistun taksikuvun käyttö, joka näkyy parhaiten asiakkaille sekä valvoville viranomaisille. Traficom nostaa esille, että värillisten rekisterikilpien vaihtoehtona on tarjolla hallinnollisesti kevyempiä ja kustannuksiltaan halvempia ratkaisuja, joiden avulla taksien tunnistettavuutta ja valvontaa voitaisiin parantaa. Nämä muut toimet on esitelty arviomuistiossa (ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan sekä liikenneluvan kytkeminen ajoneuvon rekisteritunnukseen kanssa), ja poistavat niitä ongelmia mitä värillisellä rekisterikilvellä on ajateltu poistettavan sekä ovat kustannustehokkaampia keinoja. Traficom toteaa, että tämä voisi mahdollistaa tiedon hyödyntämistä myös valvontalaitteissa, jolloin luvanvaraista liikennettä suorittavat taksiajoneuvot on mahdollista havaita liikenteestä, vaikka esimerkiksi taksikupua ei käytettäisi. Traficom korostaa, että valvonta olisi hyvä perustaa lähtökohtaisesti järjestelmistä saatavaan ajantasaiseen tietoon niin ajoneuvon rekisteröinnin, liikennelupien tai kuljettajalupien osalta. Pelkkä fyysinen kortti, lupa tai rekisterikilpi ei kerro sitä, ovatko ne voimassa tai onko säädetyt velvollisuudet täytetty, ja kilpien myöntämisen jälkeen säädettyjen velvollisuuksien täytyminen voidaan joka tapauksessa havaita vasta liikenteen valvonnassa. Traficom korostaa myös, että on hyvä huomioida se, että tällaisen uuden rekisterikilpi tyyppin valmistaminen, hallinnointi eri ajoneuvoluokkiin, kilpivarastojen jakaminen kaikille katsastusasemille ja näiden toimien vaatimat järjestelmämuutokset aiheuttavat merkittäviä kustannuksia. Traficom toteaa, että rekisterikilpien myöntäminen edellyttäisi uusien järjestelmärajapintojen viemistä katsastustoimipaikoille, mikäli siellä pitäisi selvittää esimerkiksi olemassa oleva liikennelupa. Traficom korostaa myös viranomaisen roolia asiassa. Jos rekisterikilven myöntämisen edellytykset olisivat sellaiset, että harkinta kuuluisi viranomaiselle, ei kyseistä harkintaa voisi tehdä katsastustoimipaikoilla. **Ajovarma Oy** toteaa, värillisten rekisterikilpien käyttöönotolla ei saavutettaisi kovinkaan hyvää vaikuttavuutta, kuten arviomuistiosta ilmenee. Ajovarma ei kannata värillisten rekisterikilpien käyttöönottoa.

Poliisihallitus toteaa, että värillisellä rekisterikilvellä saattaisi olla oma vaikutuksensa erityisesti taksinkäyttäjän näkökulmasta. Poliisin suorittaman valvonnan osalta Poliisihallitus viittaa ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan ja rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan ja Poliisihallituksen niistä esitettyihin näkemyksiin teknisen valvonnan ja liikenneluparekisterien tehokkaamman käytön mahdollisuudesta. Poliisihallitus jatkaa sillä, että rekisterikilven ulkonäöllä ei siten olisi heille merkitystä, esimerkiksi jokaiseen poliisiautoon asennetulla rekisterikilpiä lukevalla videovalvontalaitteistolla REVIKALLA suoritettava valvonta ei edellytä

väriään poikkeavan rekisterikilven käyttämistä. **Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV)** pitää taksien tunnistamista taksikuvun perusteella kuluttajan kannalta riittävänä, valvonnan lisääminen ja sanktioiden kasvattaminen ovat KKV:n näkemyksen mukaan parempia keinoja puuttua taksien tunnistettavuuteen. KKV toteaa, että taksikuvun voi ottaa pois silloin kun auto ei ole taksiajossa, rekisterikilpien osalta tämä ei ole mahdollista, mikä voi hankaloittaa osa-aikaista ajamista ja aiheuttaa asiakkaita sekaannusta ajossa olevista takseista. **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto** toteaa, että arviomuistiossa esitetyillä selvityksillä värillisille rekisterikilpien käyttöönotolle ei ole esitetty riittäviä perusteita. **Verohallinnon asiakkuusyksikkö** näkee, että värilliset rekisterikilvet parantaisivat yleisön ja viranomaisten mahdollisuutta havaita ns. harmaan talouden takseja.

Satakunnan hyvinvointialue näkee, että värilliset rekisterikilvet ovat tarpeettomia. Myös **Helsingin seudun liikenne** näkee, että värilliset rekisterikilvet eivät olisi kannattava ratkaisu, mutta näkevät että niitä voidaan selvittää tarkemmin jatkovalmistelussa. **Kuhmon kaupunki** sen sijaan nostaa, että värilliset rekisterikilvet torjuisivat tehokkaasti harmautta taloutta ja että niiden



valvonta kuuluisi poliisille ja Traficomille. Kuhmon kaupunki jatkaa toteamalla, että jatkoselvittely tulee tehdä huolella.

Kuluttajaliitto ry ja Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry kannattavat värillisten rekisterikilpien käyttöönottoa takseissa. Kuluttajaliitto toteaa, että värillinen taksikilpi osoittaisi kaikista helpoiten kuluttajalle, että kyseistä taksia koskevat lupa- ja rekisteröintiasiat ovat hoidettuja, ja helpottaisi myös viranomaisten suorittamaa valvontaa erottamalla selkeästi taksiajoneuvot liikennevirrasta. MaRa toteaa, että taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo tulee katsastaa vuosittain ja katsastuksen yhteydessä voitaisiin tarkistaa, että ajoneuvon taksiliikennelupa-, rekisteri- ja vakuutusasiat ovat kunnossa. Jos puutteita havaittaisiin, rekisterikilpi poistettaisiin, millä estettäisiin se, että ajoneuvoa käytettäisiin taksiliikenteessä. Jos katsastus laiminlyödään, ajoneuvo menisi ajokieltoon, mikä paljastuisi automaattivalvonnan yhteydessä.

Suomen Yrittäjät toteaa, että taksien tunnistaminen ja ajoneuvojen rekisteröiminen ammattikäyttöön ovat tärkeitä reilun toimintaympäristön luomiseksi ja rehellisen liiketoiminnan edistämiseksi. Suomen Yrittäjät jatkaa toteamalla, että spesifit kilvet toisivat lisäkustannus- ja hallintokulutekijän ja valmisteltavissa säädöksissä tulee huomioida ehdotettavien vaatimusten soveltuminen erilaisiin taksiliikennetoiminnan liiketoimintamalleihin ja sivutoimiseen yrittäjyyteen.

Keskipojalaiset Kylät ry näkevät, että värilliset kilvet erottaisivat taksit selkeästi muista kulkuneuvoista, mutta mikäli niiden käyttöä ei pystyittäisi valvomaan taksiluvan peruuntumisen jälkeen, niitä ei pitäisi ottaa käyttöön. **Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys** toteavat, että vastaava malli löytyy ulkomailta ja että standardisoitu taksikyltti ja joka autossa oleva virallinen taksamittari ajavat samaa asiaa.

Järjestöt, jotka edustavat kuljetusalaa ja taksirytyksiä sekä -kuljettajia kannattavat värillisiä rekisterikilpiä taksien tunnisteksi ja korostavat että ne edistäisivät valvontaa ja taksien tunnistavuutta, jotkut korostavat myös, että malli on käytössä muissa maissa. **Rahtarit ry** toteaa, että asiakkaat tottuisivat nopeasti värillisiin rekisterikilpiin ja he erottaisivat pimeät taksit aidoista takseista, ja värillisen rekisterikilven myötä samalla tulisi varmistettua rekisteröinti luvanvaraiseen liikenteeseen sekä oikea vakuutusturva. **Autotuoajat ja -teollisuus ry** ja **Autoalan Keskusliitto ry** toteavat, että uutena hankittavissa taksiautoissa kilvet olisi mahdollista asentaa ensirekisteröinnin yhteydessä ja käytettynä taksikäyttöön hankittavissa autoissa kilvet tilattaisiin esimerkiksi katsastusasemalle. **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry** toteaa, että eri väriset kilvet parantaisivat alan imagoa ja luotettavuutta, sekä lisäisivät asiakkaan turvallisuuden tunnetta. **Taksiliikenteen Työnantajat Ry** toteaa, että harmaan talouden torjunta helpottuisi.

Suomen Taksiliitto ry kannattaa värillistä rekisterikilpeä taksin tunnisteksi. Taksiliitto toteaa, että värillinen rekisterikilpi erottaisi selkeästi sellaiset taksit, joiden lupa-, rekisteröinti ja vakuutusasiat ovat kunnossa, ja viranomaisen puolesta tarkastettu kilven myönnön yhteydessä. Värillinen kilpi olisi Taksiliiton mielestä merkki suoritettusta ennakoivalvonnasta. Taksiliiton näkemyksen mukaan värillinen rekisterikilpi ei olisi haasteellinen toteuttaa. Värillisen kilven käyttöedellytyksien täyttymisen valvonta olisi suoritettavissa katsastuksen yhteydessä ja ajoneuvon käyttötarkoituksen muutoksen edellytykseksi luvanvaraisesta yksityiseksi voisi asettaa kilpien palautuksen. Taksiliiton lausunnon mukaan väärät rekisteröinnit tulisivat ilmi viimeistään seuraavan katsastuksen yhteydessä.

Uudenmaan Taksiryttäjä Ry toteaa, että kun rekisteröi käytetyn ajoneuvon taksiksi joutuu kuitenkin käymään katsastuksessa, ja rekisterikilpi pitäisi palauttaa katsastuskonttorille, kun auto poistetaan luvanvaraisesta käytöstä. **Hämeen Taksiryttäjä ry** näkevät, että värillinen rekisterikilpi



on vahvin, selkein, yksiselitteisin ja yleismaailmallisin viesti kuluttaja-asiakkaille, että taksirytyksellä on lupa, - rekisteröinti- ja vakuutusasiat kunnossa. Hämeen Taksiryttäjä ry jatkaa toteamalla, että värillisen kilven käyttöedellytyksien valvonta on helpoin tarkistaa ajoneuvojen vuosikatsastuksien yhteydessä. **Lapin Taksiryttäjä ry** toteaa, että kaikilla ruotsalaisilla takseilla ei ole edes taksivaloa katolla, mutta erottuvat normaalista liikenteestä värillisen rekisterikilven takia. Lapin taksiryttäjä jatkavat korostamalla sitä, että kustannukset olisivat erittäin maltillisia nähden saavutettaviin hyötyihin. **Helsingin Taksiautoilijat ry** toteaa, että värilliset kilvet lisääisivät luottamusta ja helpottaisivat alan omavalvontaa.

Värilliset rekisterikilvet saa kannusutusta **taksialan yritysten** keskuudessa, mutta on myös niitä, jotka vastustavat niitä. Pääsääntöiset hyödyt, jotka **yritykset** nostavat ovat, että värilliset rekisterikilvet lisääisivät taksien tunnistettavuutta, ne osoittaisivat, että vaatimukset ajoneuville, joka on luvanvaraisessa liikenteessä ovat kyseisen taksin osalta kunnossa sekä tehostaisivat valvontaa. **Taksi Helsinki Oy** toteaa, että värillisillä rekisterikilvillä saavutettaisiin mittava, taksilain korjaamisen tavoitteita tukeva parannus taksialan yleiseen luotettavuuteen. Taksi Helsinki huomauttaa, että monessa Euroopan maassa – myös huomattavasti Suomea suuremmissa maassa - on käytössä taksi- tai ammattiliikenteen normaali autoilusta eroavat rekisterikilvet. **Taksi Rovaniemi** toteaa, että värillisten rekisterikilpien myötä viranomaisten olisi helpompi valvoa, että ajoneuvot ovat sekä vakuutettu että katsastettu hyväksytysti ammattikäyttöön. **Lahden Aluetaksi Oy** näkee, että valvonta tulisi toteuttaa katsastuksen ja normaalin poliisin suorittaman liikenteenvalvonnan ja automaattivalvonnan yhteydessä. **Kaskinen & Hyvärinen** ei näe hieman nousevia kustannuksia merkittävänä haittana hyötyihin nähden. Kaskinen & Hyvärinen toteaa myös, että vaatimus hankaloittaisi auton käyttöä satunnaisesti taksiliikenteessä, mutta kokonaishyöty olisi haittoja huomattavasti suurempi. **Taksiryttäjä Juha Halme** näkee, että värilliset rekisterikilvet siirtäisivät paljon kaivattua valvontaa automaattisesti katsastusasemien tarkastettavaksi, joten poliisin valvonta olisi helpompaa ja tehokkaampaa kun moni asia on jo todettu jokavuotisissa katsastuksissa. **Helsingin Satama Oy** näkee, että värilliset kilpien avulla asiakas tietäisi, että taksi on virallinen autoilija.

Uber Finland Oy ei vastusta värillisiä rekisterikilpiä, mutta pohtii, tarjoaisivatko ne riittävästi lisäarvoa, jotta niiden kustannukset olisivat perusteltuja. Uber ehdottaa, että ministeriö ottaa yhteyttä Ruotsin ja Alankomaiden liikenneministeriöihin kysyäksään heidän näkemystään värillisten rekisterikilpien tuomaan lisäarvoon. **Bolt** näkee, että jos värillistä rekisterikilpeä käytetään, sen ei tulisi aiheuttaa lisäkustannuksia, sillä taksialalla pitäisi ennemminkin pyrkiä karsimaan ylimääräisiä kuluja alan saatavuuden heikentämisen välttämiseksi. Bolt korostaa myös, että taksikuvun vaihtaminen on helppoa taksirytykselle, jossa on paljon autoja ja kun autoja tarvitsee korjata tai huoltaa. Rekisterikilpien vaihtaminen on kuitenkin täysin erilainen prosessi, ja tämä lisäisi kustannuksia ja hallinnointia. Lisäksi Bolt nostaa esille myös sen, että kysyntä vaihtelee päivän aikana sekä vuodenaikoina, esimerkiksi joululomien aikana taksirytykset haluavat lisätä useita autoja tilapäisesti paljon, kun on tiedossa kysyntäpiikkejä. Tällöin autoon liittyvät ylimääräiset säännökset ja kulut voivat viivästyttää prosessia ja heikentää saatavuutta.

Pohjan Group Oy on sitä mieltä, että taksivalaisin on jo riittävä taksin tunnus. Pohjan Group Oy jatkaa sillä, että mikäli taksin tunnistettavuuteen tarvitaan parannuksia lisäkilvillä, ulkomailta tutut lisäkilvet tai tuulilasitarrat voisivat olla parempi, hallinnollisesti kevyempi sekä kustannustehokkaampi vaihtoehto. **Taksi Hannu Hiisilä** ei näe mitään hyötyä värillisille rekisterikilville. **Autokangas** näkee, että värilliset rekisterikilvet johtaisivat lisävaivaan ja kustannuksiin. **AMIK Oy** toteaa, että on autoja, joita käytetään osa-aikaisesti taksikäytössä,



pitäisikö tällaisten ajoneuvojen tehdä jatkuvaa uudelleenrekisteröintiä, vai hoituisiko käyttötarkoituksen muutoksella. **Sivutoiminen taksiryttäjä Hannu Heikkinen** näkee, että värilliset rekisterikilvet toisivat kustannuksia Traficomille ja lopuksi myös yrityksille. Heikkinen jatkaa, sillä että viranomaisvalvonta ei kuulu kansalaiselle.

3.3.2 Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan

Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella rekisteröidä ajoneuvo liikenneluvan yksinomaiseen hallintaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksirytyksille) ja toimivaltaisille viranomaisille? Vaikuttaisiko ajoneuvon rekisteröiminen saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että ehdotus, joka koskee, että auto on luvan haltijan yksinomaisessa hallinnassa, tulisi jatkovalmistelussa käsitellä yritysvaikutusten lisäksi riittävän konkreettisesti sitä nykysääntelyn ongelmaa, jota säännösmuutoksella pyritään ratkaisemaan.

Kilpailu- ja kuluttajavirastolle jää arviomistion pohjalta epäselväksi, mitä ajoneuvon rekisteröimisellä liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan tavoitellaan. KKV toivoo täsmennystä tämän kohdan tavoitteisiin ja siihen, miten nämä tavoitteet saavutetaan. Myös **Suomen Yrittäjät** toteavat, että arviomistiosta ei täysin ilmene, miksi ajoneuvon tulisi olla taksiliikenneluvan haltijan yksinomaisessa hallinnassa, jos kuitenkin ajoneuvo on rekisteröity ammattimaiseen käyttöön ja taksilupa löytyy. Suomen Yrittäjät jatkaa sillä, että tältä osin tulee tarkemmin kuvata, mitä ongelmaa halutaan ratkaista sekä tarkastella vaikutuksia erilaisiin liiketoimintamalleihin.

Sisäministeriön poliisiosasto, Poliisihallitus ja Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes kannattavat ehdotusta. Poliisihallitus huomauttaa, että Poliisilaitosten lausunnoissa todettiin, että se, että lakiin lisättäisiin säännös taksiliikenneluvan haltijan velvollisuudesta huolehtia, että ammattimaisessa henkilökuljetusliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa ja merkitty liikenneasioiden rekisteriin, helpottaisi merkittävästi toiminnanharjoittajan tunnistamista pelkän rekisterinumeron perusteella ja vahvistaisi valvonnan kohdentamista ja suorittamista. **Satakunnan hyvinvointialue ja Kuhmon kaupunki** kannattavat ehdotusta. Satakunnan hyvinvointialue näkee, että ehdotus on hyvä, jos se edesauttaa rekisteritunnuksen kytkemistä liikennelupa- ja julkisen rekisterin pystyttämistä. Kuhmon kaupunki toteaa, että on selvítettävä, olisiko muutoksella vaikutuksia saatavuuteen. Myös **Kuluttajaliitto ry** näkee, että ajoneuvon tulisi olla taksiliikenneluvan haltijan yksinomaisessa käytössä tai hallinnassa.

Valtaosa **järjestöistä, jotka edustavat kuljetusalaa ja taksirytyksiä sekä -kuljettajia** kannattavat ehdotusta. **Rahtarit ry** näkee, että ehdotus selkeyttäisi tilannetta ja se vähentäisi mahdollisuutta ajaa toisen nimissä olevalla taksiluvalla. **Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry** ehdottavat, että osamaksulla tai leasingilla hankituissa autoissa edellytettäisiin, että taksiliikenneluvan haltija on ajoneuvon ainoa haltija. Ne näkevät myös, että on tärkeää, että ajoneuvon vuokraaminen tai leasing on jatkossakin mahdollista. **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry** toteaa, että ehdotus helpottaisi valvontaa ja että sillä ei olisi vaikutusta saatavuuteen, koska suurin osa autoista on jo rekisteröity luvan haltijoiden nimiin, varsinkin haja-asutusalueilla. **Suomen Taksiliitto ry** toteaa, että ehdotus helpottaisi valvontaa ja parantaisi viranomaisten tilannekuvaa. Suomen Taksiliitto ry huomauttaa, että vara-autoa tulee edelleenkin olla mahdollisuus käyttää esimerkiksi lyhytaikaisena vuokrauksena, johon liittyvän ilmoitus tulee



voida tehdä sujuvasti. Suomen taksiliitto ei näe, että ehdotus lisäisi alan toimijoiden hallinnollista taakkaa tai vaikuttaisi saatavuuteen. **Taksiliikenteen Työnantajat Ry** näkee, että ajoneuvon ja yrityksen yhteys helpottaisi harmaan talouden torjuntaa. Taksiliikenteen Työnantajat Ry nostaa, että palkattujen työntekijöiden yhdistäminen tiettyyn yritykseen helpottuisi ja täten valvonta helpottuisi. **Uudenmaan Taksiryttäjät Ry** näkee, että mieluiten ilmoitus tulisi tehdä Traficom in sähköiseen järjestelmään rekisteritunnuksen ilmoituksen yhteydessä. **Suomen Palvelutaksit ry** näkee, että ehdotusta olisi liian vaikea valvoa.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry näkee, että ehdotettu muutos yksinomaisesta hallinnasta rajoittaa liian paljon elinkeinovapautta. Lausunnon mukaan taksiliikenteen toimijoilla saattaa olla perusteltu tarve käyttää yhtä tai useampaa yhteistä ajoneuvoa muun muassa kustannusten vähentämiseksi. MaRa toteaa, että lainsäädännön ei tulisi estää taksiliikenteessä käytössä olevien ajoneuvojen yhteiskäyttöä, kunhan muut velvoitteet hoidetaan asianmukaisesti. **Keskipohjalaiset Kylät ry** toteaa, että ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan yksinomaiseen hallintaan voisi olla haitaksi pienille taksirytyksille. Keskipohjalaiset kylät ry jatkaa toteamalla, että harvaan asutuilla alueilla taksirytykset ovat yleensä pieniä ja usein myös perheyrytyksiä ja autoja käytetään myös muuhun kuin taksitoimintaan.

Taksialla toimivat yritykset sekä kannattavat että vastustavat ehdotusta. **Pohjan Group Oy** toteaa, että ehdotus voisi tuottaa vaikeuksia, jos ajoneuvon haluaa vuokrata toiselle yritykselle. Pohjan Group Oy pohtii myös, että miten ehdotuksessa huomioitaisiin vara-auton käyttö. **Lahden Aluetaksi Oy, Koulutus** näkee, että muutos vaikeuttaisi taksiryttäjän toimintaa ja sitoisi pääomaa liiaksi kalustoon, tästä seuraisi kaluston heikompi kunto sekä korkeampi ikä. **Täsmä Koulutuspalvelut Oy** näkee, että selkeämpi ohjeistus voisi toimia paremmin kuin arviomuiston ehdotukset. Täsmä Koulutuspalvelut Oy toteaa myös, että taksiauton omistajana tai haltijana tulisi olla liikenneluvan haltija, jonka jälkeen se on hyvin helposti selvitettävissä valvonnassa. **Taksi Helsinki Oy** kannattaa ehdotusta, sillä se edesauttaa valvontaa ja tilastointia. Taksi Helsinki Oy toteaa, että olisi huomioitava, ettei taksiryttäjän mahdollisuus käyttää tarvittaessa vara-autoa rajoitu tarpeettomasti. **Lahden Aluetaksi Oy** näkee, että ajoneuvojen rekisteröiminen kuljetusyrityksen yksinomaiseen hallintaan mahdollistaisi sen, että ajoneuvojen rekisteritunnukset saadaan toimivaltaisen valvontaviranomaisen sähköiseen rekisteriin. **Bolt** ei kannata ehdotusta ja toteaa, että se todennäköisesti vaikuttaisi saatavuuteen heikentävästi

Uber Finland Oy korostaa, että on olemassa useita kansainvälisiä esimerkkejä kolmansista osapuolista, jotka tarjoavat lisensoituja taksiajoneuvoja vuokralle lisensoiduille taksiryttäjille. Uber jatkaa, että vaikka perinteisesti nämä vuokrasopimukset ovat usein olleet pidempiä ajanjaksoja, on myös uusia kehitysuuntia, erityisesti nollapäästöajoneuvojen kanssa, joissa vuokrausta tarjotaan osaksi päivää tai jopa tunneiksi. Uber näkee, että nämä lyhyet vuokrasopimukset ovat keskeisessä roolissa siirtymässä nollapäästöiseen taksimarkkinaan. Uber suosittelee määrittelemään yksinoikeudellisen hallinnan siten, että nämä uudet konseptit eivät esty. Uber huomauttaa, että ajoneuvoa ei varsinkaan tulisi rajoittaa yhteen lisenssiin ja päinvastoin.

Yksityishenkilönä lausuva toteaa, että ehdotus poistaisi mahdollisuuden käyttää vara-autoa tai ainakin aiheuttaisi ylimääräistä hallinnollista työtä sekä vara-autoa käyttöön otettaessa, että sitä palautettaessa. Yksityishenkilö jatkaa toteamalla, että monilla suurilla korjaamoilla on mahdollisuus antaa taksivarusteinen sijaisauto asiakkaalle käyttöön hänen varsinaisen autonsa korjauksen ajaksi ja erityisesti kolarivaurion tai muun isomman korjauksen yhteydessä tämä voi olla ainoa keino jatkaa liiketoimintaa. Yksityishenkilö näkee, että niin kauan kuin taksiliikenteessä ei luvassa rajoiteta autojen määriä, yrityksellä pitää olla mahdollisuus ottaa tilapäisesti käyttöönsä toiselta



yrittäjältä vuokrattua kalustoa. Yksityishenkilö ehdottaa, että, tulisi olla esimerkiksi seitsemän päivän aika, jonka ajan ajoneuvoa voidaan käyttää luvanvaraisessa liikenteessä sen vuokraajan tai lainaajan kanssa tehdyn sopimuksen perusteella. Toinen **yksityishenkilönä** lausuva toteaa, että ehdotus selkeyttäisi valvontaa.

3.3.3 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupa

Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella kytkeä rekisteritunnus liikennelupaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksirytyksille) ja toimivaltaisille viranomaisille?

Työ- ja elinkeinoministeriö näkee, että ehdotus, joka koskee ajoneuvon kytkemistä taksiliikennelupaan, tulisi jatkovalmistelussa käsitellä yritysvaikutusten lisäksi riittävän konkreettisesti sitä nykysääntelyn ongelmaa, jota säännösmuutoksella pyritään ratkaisemaan. **Kilpailu- ja kuluttajavirastolle** jää arviomuiston pohjalta epäselväksi, mitä rekisteritunnuksen kytkemisellä liikennelupaan tavoitellaan. KKV toivoo täsmennystä tämän kohdan tavoitteisiin ja siihen, miten nämä tavoitteet saavutetaan.

Poliisihallitus toteaa, että ajoneuvon rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan vahvistaisi viranomaisvalvontaa. Tienvartotarkastuksissa voitaisiin tarkistaa liikenneluvanvoimassaolo rekisteritunnuksen perusteella nykyistä nopeammin, mahdollisesti jo nykyisin käytössä olevan kameravalvonnan ja -tekniikan avulla. Poliisihallitus viittaa poliisilaitoksien lausuntoihin, missä todetaan, että rekisteritunnuksen kytkeminen taksiliikennelupaan on heidän näkemyksensä mukaan yksi parhaimmista muutosehdotuksista. **Sisäministeriön poliisiosasto** kannattaa asian jatkoselvittämistä. **Verohallinnon asiakkuusyksikkö** toteaa, että harmaan talouden torjunnan näkökulmasta on kannatettavaa selvittää mahdollisuutta taksiliikenneluvan kytkemisestä ajoneuvokohtaiseksi. Verohallinnon suorittaman valvonnan yhteydessä se on havainnut, että taksiluvan haltijalla on voinut olla useita ajoneuvoja käytössään, taksitoiminnan ajoja on voitu tehdä osittain kaikilla autoilla, myös yksityiskäyttöön hankituilla ajoneuvoilla. **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes** näkee, että hyötynä on valvonnan helpottaminen ja ainoa haitta on vaivannäkö, joka syntyy ilmoitusvelvollisuuden täyttämistä ja viranomaisille tietojärjestelmien päivittäminen ilmoitusten osalta.

Satakunnan hyvinvointialue kannustaa ehdotusta ja näkee, että viranomaisilla ja kansalaisilla tulisi olla mahdollisuus tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella, onko taksiajoneuvo kytketty liikennelupaan. Satakunnan hyvinvointialue ehdottaa myös, että liikennelupa rekisteristä pitäisi voida saada tiedon siitä, mitkä ajoneuvot ovat liikenneluvanhaltijan käytössä, ja tiedot siitä, että minkälaista kalustoa liikenneluvanhaltijalla on, joka sopisi erityisryhmille. Satakunnan hyvinvointialue toteaa, että eivät näe rekisterinpidollisesti mahdollisena, että yksi ajoneuvo olisi kytketty useampaan liikennelupaan. **Kuhmon kaupunki** toteaa, että ehdotus on looginen jatkumo sille, että ajoneuvon on rekisteröity liikenneluvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan. **Helsingin seudun liikenne** toteaa, että kytkeminen vähentäisi joustavuutta, mutta mahdollistaisi laadukkaamman tietopohjan kehittämisen. **Suomen Kuntaliitto ry** ja **Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy** näkevät, että matkustajien tiedonsaantia ja turvallisuutta voisi edistää sillä, että Traficom palveluista pystyisi tekemään hakuja rekisteritunnuksen perusteella, mikä edellyttäisi, että ajoneuvo olisi yhdistetty liikennelupaan.

Kuluttajaliitto ry kannattaa ajoneuvon rekisteritunnuksen kytkemistä taksiliikennelupaan, sillä kuluttajien turvallisuuden vuoksi on tärkeää mahdollistaa tehokas viranomaisvalvonta. **Matkailu- ja**



Ravintolapalvelut MaRa ry kannattaa myös ehdotusta ja toteaa, että jos ajoneuvon yksinomaista hallintaa tai omistusta ei vaadita, ajoneuvo voitaisiin rekisteröidä useammalle liikenneluvan haltijalle. **Suomen Yrittäjät** toteaa, että sääntelyn tulee mahdollistaa soveltuminen erilaisiin liiketoimintamalleihin, ja että arviomuistiosta ei ilmene, mahdollistaisiko esitetty rekisteritunnuksen taksilupa kytkeä myös useamman taksiluvan kytkeytyminen yhteen ajoneuvoon. **Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys** toteavat, että ajoneuvo voi vaihtua usein ja se johtaisi jatkuvaan päivittämiseen rekisteriin ja avoimeksi jää, kuinka reaaliaikaseksi järjestelmän saisi. **Keskipohjalaiset Kylät ry** näkee, että rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupa olisi hyödyllistä, mutta se lisäisi kustannuksia ja työtä sekä viranomaisille että alan toimijoille.

Valtaosa **järjestöistä, jotka edustavat kuljetusalaa ja taksiryhmiä sekä -kuljettajia** kannattavat ehdotusta ja näkevät mallin missä ilmoitus toimisi Traficom palveluiden kautta hyvänä ratkaisuna. **Suomen Taksiliitto ry** näkee ehdotuksen keskeisenä parannuksena valvonnan lähtökohtiin ja toteaa, että taksiryhmiä aiheutuvan hallinnollisen taakan ratkaisee se, miten käytännössä autojen lisäys ja poisto tulee tehtäväksi. Suomen Taksiliitto kannattaa nyt esitettyä mallia, jossa lisäykset ja poistot voitaisiin tehdä Traficom sähköisen asioinnin kautta. **Suomen Palvelutaksit ry** toteaa, että nykytilanne on hyvä vara-auton käytön kannalta. **Uudenmaan Taksiryhmiä Ry** ehdottaa, että ilmoittamisen yhteydessä Traficom rekisteriin voitaisiin velvoittaa ilmoittamaan auton kokonaiskilometrit, tällöin viranomaisille muodostuisi tilastoa kuinka paljon kyseistä autoa on käytetty luvanvaraisessa liikenteessä. **Lahden taksiautoilijat ry** näkee, että rekisteritunnuksen liittäminen liikennelupa ei ole tarpeellista, mutta jokaiselle taksille voisi olla oma alkuperäinen liikennelupa. Lahden taksiautoilijat ehdottaa, että yrittäjällä olisi yksi päälupa ja jokaista taksia varten haettu alalupa.

Taksialla toimivat yritykset sekä kannattavat että vastustavat ehdotusta. **Titec Oy** toteaa, että liikennelupa yhdistetyllä värillisellä rekisterikilvellä varustettu taksi olisi helpompi erottaa muista ajoneuvoista. **Trafores Oy** kannattaa ehdotusta ja näkee, että sen ei tulisi olla vain ilmoitusluonteinen asia vaan autoon tulisi katsastuttaa laitteisto, jolla voitaisiin eritellä, jos kyseinen ajoneuvo on ammattiajossa vai omassa käytössä. **Taksi Helsinki Oy** toteaa, että ehdotuksen toteuttamisen vaikutukset taksialaan ovat minimaalisia, varsinkin jos yrittäjä kykenee asioimaan viranomaisen kanssa sähköisesti digitaalisten palveluiden avulla. **Kaskinen & Hyvärinen ja Lahden Aluetaksi Oy, Koulutus** näkee, että ehdotus torjuisi harmautta taloutta ja helpottaisi valvontaa. **Lahden Aluetaksi Oy** näkee, että myös luotettavuus ja alan yleinen turvallisuus kasvaisi. **Taksi Hannu Hiisilä ja taksiryhmä Juha Halme** eivät näe ehdotusta hyödyllisinä, **Autokangas** näkee ehdotuksen hankalana. Juha Halme jatkaa nostamalla, että ehdotus toisi lisää byrokratiaa, kun auto vaihtuu. **SunTaksi Oy** näkee, että ehdotus toisi lisäkustannuksia, kun autokantaa uudistetaan. **Bolt** näkee, että liikennelupa tulisi liittää yritykseen, ei autoon. Bolt jatkaa, että tilanteissa missä on tarve vara-autolle rekisteritunnuksen kytkeminen voisi johtaa yrityksen tulonmenetyksiin ja vähentää saatavuutta, jos toimenpide vaatii viranomaisten hyväksyntää. Bolt korostaa myös, että jos yrityksellä on suuri määrä autoja ne vaihtuvat usein niin ehdotus aiheuttaisi kustannuksia ja hallinnollista työtä.

Helsingin Satama Oy toteaa, että valvonta olisi helpompaa mutta huomioi, että samalla autolla ajavat monet henkilöt eivätkä kaikki välttämättä toimi sääntöjen mukaan. **Yksityishenkilöinä** lausuvat näkevät, että ehdotus hankalattaisi vara-autojen käyttöä ja lisäisi byrokratiaa, kun autot vaihtuvat. Eräs yksityishenkilö toteaa, että yksi liikennelupa per auto olisi selkeämpi ratkaisu.



3.3.4 Julkiset tiedot taksitoimijoista

Mitä hyötyjä ja haittoja olisi julkisesta rekisteristä? Mitä tulisi huomioida valmistelussa?

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) pitää julkista rekisteriä hyödyllisenä kuluttajien luottamuksen parantamisen kannalta. KKV näkee, että rekisteri vaatisi merkittävästi resursseja suunnitteluun, toteutukseen ja ylläpitoon. KKV huomauttaa, rekisterin tulisi olla helppokäyttöinen ja ajantasainen, väärää tietoa sisältävä rekisteri voi aiheuttaa merkittäviäkin mainehaittoja taksiryttäjille.

Kansaneläkelaitos kannattaa Traficomien palvelun muuttamista ehdotuksen mukaisesti.

Tietosuojaavaltuutetun toimisto näkee, että ehdotus ei oleellisesti muuttaisi nykytilaa, koska julkiset liikennelupatiedot voidaan tarkastaa muilla kuin ajoneuvon rekisteritunnuksen tiedoilla.

Satakunnan hyvinvointialue kannattaa lähtökohtaisesti julkista taksirekisteriä. Satakunnan hyvinvointialue huomauttaa, että rekisterin todellinen ja suora hyöty julkisessa palveluhankinnassa olisi, jos rekisterissä oleva liikennelupa toimisi samalla yrityksen sertifikaattina vaatimuksien täyttymisestä, silloin julkisia hankintoja voisi tehdä ilman yritysten uudelleen tarkastusta. Satakunnan hyvinvointialue antaa esimerkiksi JulkiTerhikki/JulkiSuosikki, eli sosiaali- ja terveydenhuollon ammattihenkilöiden keskusrekisteri. Satakunnan hyvinvointialue toteaa, että tämä helpottaisi myös yritysten työtaakkaa julkisiin hankintoihin osallistumisessa, sillä monia asiakirjoja ja tietoja ei tarvitsisi enää toimittaa toistuvasti useille eri tahoille. **Suomen Kuntaliitto ry** ja **Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy** toteavat, että ehdotus edistäisi matkustajien tiedonsaantia ja turvallisuutta. **Helsingin seudun liikenne** toteaa, että julkinen rekisteri kasvattaisi hallinnollista taakkaa, mutta se lisäisi toimialan tietopohjaa ja julkista läpinäkyvyyttä, millä mahdollisesti edistetään luottamusta tehokkaasti. **Kuhmon kaupunki** kannattaa ehdotusta, sillä se helpottaisi tietojen saamista takseista.

Järjestöt, jotka edustavat kuljetusalaa ja taksirytyksiä sekä -kuljettajia kannattavat ehdotusta. **Suomen Taksiliitto ry:n** näkemyksen mukaan julkisen rekisterin hyötyihin liittyy muun muassa tiedon läpinäkyvyys liikenneluvan osalta. Suomen Taksiliitto jatka toteamalla, että niin viranomaisten kuin kuluttajien turvallisuutta lisäisi se, että julkinen rekisteri tuottaisi tiedon kaikista liikenneluvan haltijoista. **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Uudenmaan Taksiryttäjät Ry** ja Suomen Taksiliitto huomauttavat, että julkisen rekisterin on noudatettava tietosuojalainsäädäntöä. Suomen Taksiliitto jatkaa toteamalla, että julkaistavien tietojen laajuus tulee arvioida tarkoituksenmukaisuus edellä. Suomen Taksiliitto ja Uudenmaan Taksiryttäjät ehdottavat, että rekisteristä ilmenisi, jos liikennelupa on olemassa, sen haltijan tunnistettavuus nimen, yrityksen nimen tai muun riittävästi yksilöivän tiedon perusteella sekä y-tunnus. **Rahtarit ry** toteaa, että palvelun tulisi olla avoin helposti käytettävä sovellus. Rahtarit ry jatkaa toteamalla, että ala pystyisi helpommin seuraamaan alalle tulijoita ja sieltä poistuvia. Rahtarit ry ehdottaa, että Traficomilla ja poliisilla olisi avoin vihjesähköposti, johon voisi tehdä ilmoituksia epäkohdista. **Taksiliikenteen Työnantajat Ry** nostaa, että, taksikuljettajat voisivat tarkistaa tiedot mahdollisista työnantajistaan. **Hämeen Taksiryttäjät ry** ehdottaa, että lisäselvityksessä voisi selvittää, jos rekisteriin voisi merkitä pääasiallinen toiminta-alue. **Helsingin Taksiautoilijat ry** toteaa, että julkinen rekisteri torjuisi myös harmautta taloutta.

Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketehteen Yhdistys toteaa, että terveydenhuollon ammattilaiset ovat jo kauan olleet julkisessa rekisterissä. Myös **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry** toteaa, että monen muun luvanvaraisen elinkeinon osalta on olemassa julkinen rekisteri, esimerkiksi alkoholiluvusta ja tupakan myyntiluvan haltijoista on olemassa julkinen rekisteri.

Järjestöt, jotka edustavat erityisryhmiä toteavat, että ehdotus helpottaisi palautteen antamista.



Vammaisfoorumi ry ja **Invalidiliitto ry** näkee julkisen rekisterin välillisesti turvallisuutta lisäävänä toimena. **Näkövammaisten liitto ry** huomauttaa, että mikäli julkinen rekisteri otettaisiin käyttöön, sen tulee olla saavutettava. **Harjavallan Seudun Invalidit ry**, **Lounais-Suomen Lihastautiyhdistys ry** ja **Satakunnan Neuroyhdistys ry** toteavat, että ehdotus myös helpottaisi palvelun laadun seurantaa.

Valtaosa **taksialalla toimivista yrityksistä** kannattavat ehdotusta. **Pohjan Group Oy** toteaa, että rekisteristä voisi tarkistaa, jos ajoneuvo on rekisteröity ja vakuutettu luvanvaraiseksi. Pohjan Group jatkaa toteamalla, että tulisi kuitenkin huomioida elinkeinoharjoittajan yksityisyys. **Taksi Helsinki Oy** ehdottaa, että julkiseen rekisteriin sisällytettäisiin reaaliaikainen, autokohtainen hinnoittelun ilmoitusvelvollisuus, näin asiakkaille mahdollistuisi esim. tarkastella sitä, vastaako taksipalvelusta pyydetty korvaus etukäteen em. rekisteriin ilmoitettuja hintoja. Taksi Helsinki ehdottaa, että yritystai rekisteritunnuksen perusteella kuka tahansa voisi saada selville yrityksen nimen, ajoneuvon liikenneluvan ja sen numeron sekä voimassaoloajan, liikenteestä vastaavan henkilön, ilmoitetut hintatiedot sekä ajoneuvon rekisteröinti- ja vakuutustietojen soveltuminen luvanvaraiseen liikennöintiin. **Kaskinen & Hyvärinen** toteaa, että harmaan talouden torjunnassa ehdotus olisi apukeino, kun kuka tahansa voisi tarkistaa auton luvanvaraisuus. **Lahden Aluetaksi Oy** toteaa, että julkisuudella ja läpinäkyvyydellä ei voi olla mitään haittavaikutuksia laillisesti ja nuhteettomasti toimiville taksiryksille. **Lahden Aluetaksi Oy**, **Koulutus** toteaa, että julkinen rekisteri auttaisi kuluttajia palautteen antamisessa. **Uber Finland Oy** tukee nykyisen julkisen rekisterin parantamista, koska haluavat, että vain lisensoidut kuljettajat ja toimijat voivat käyttää heidän sovellustansa. Olisi myös hyvä, jos oli järjestelmä, joka ilmoittaisi Uberille automaattisesti, kun liikennelupa keskeytetään tai peruutetaan, tai vastaavasti, joka sallii Uberin vahvistavan liikenneluvan voimassaolon, esimerkiksi API:n kautta. **Helsingin satama Oy** näkee, että ehdotus olisi hyvä koska se auttaisi saamaan yhteyden kuljettajiin jälkikäteen, esimerkiksi jos omaisuutta on vahingoitettu.

Taksiyrittäjä Juha Halme toteaa, että yritysten tiedot löytyvät netistä, jotta ehdotukselle ei ole suuri tarve. **Sivutoiminen taksiyrittäjä Hannu Heikkinen** ehdottaa, että yritysrekisteriä voisi laajentaa siten, että hakuja voisi tehdä auton rekisterikilven perusteella. Hannu Heikkinen jatkaa toteamalla, että ehdotus lisäisi byrokratiaa ja kustannuksia Traficomille. Hannu Heikkinen huomauttaa, että asiakkaita ei kiinnosta tiedot liikenneluvista, vain se, että pääse turvallisesti perille ja että kommunikaatio asiakkaan ja kuljettajan välillä toimii. **Bolt** ei tällä hetkellä näe tarvetta julkiselle rekisterille. Bolt ehdottaa, että Traficom tulisi keskittyä parantamaan järjestelmiä niin, että alan toimijat ja viranomaiset voisivat jatkossa jakaa keskenään tietoa paljon paremmin ja tehokkaammin. Bolt jatkaa toteamalla, että parannukset auttaisivat eri lupien tarkistamisessa lähes reaaliajassa.

Yksityishenkilönä lausuva näkee ehdotuksen haitallisena, sillä se lisäisi autoilijoiden raportointivelvoitetta. **Toinen yksityishenkilönä lausuva** ehdottaa, että tiedot, jotka näkyisivät julkisesti olisi rajallisemmat kuin tiedot, jotka näkyisivät viranomaisille.

3.3.5 Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

Mitä seikkoja tulisi huomioida liikennevirhemaksun määräämisessä? Olisiko muita liikennepalvelulain säännöksiä, joiden noudattamatta jättämisestä tulisi määrätä seuraamus osana taksialan valvontaa?



Oikeusministeriö (OM) pitää myönteisenä, että huomioidaan hallinnollisten sanktioiden osalta tarve kiinnittää jatkovalmistelussa huomioita mm. sääntelyn täsmällisyyteen, tarkkarajaisuuteen ja sanktioiden oikeasuhtaisuuteen. OM toteaa, että perusoikeuksien rajoittamisen yleiset edellytykset on otettava huomioon hallinnollisia sanktioita koskevassa sääntelyssä. OM nostaa perustuslakivaliokunnan lausunnon, missä valiokunta toteaa, että sääntelyn hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden lisäksi sanktioista säädettyä on kiinnitettävä erityistä huomiota sääntelyn tarkkarajaisuuteen sekä sanktioiden kohteena olevien oikeusturvaan (PeVL 49/2017 vp). OM jatkaa toteamalla, että tulevan hallituksen esityksen säätämisperustelussa tulee arvioida sekä elinkeinolupaa koskevia vaatimuksia, että hallinnollisia sanktioita suhteessa perustuslakiin.

Työ- ja elinkeinoministeriö ja Sisäministeriön poliisiosasto kannattavat taksivalaisimien ja hinnastojen valvontaa sekä niiden laiminlyönneistä aiheutuvia seuraamuksia. **Poliisihallitus** pitää ehdotusta erinomaisena ja toteaa, että tällaiset uudistukset tehostaisivat valvontaa ja niillä olisi

väärinkäytöksiä ennalta estävä vaikutus. Poliisihallitus tuo myös esiin epäkohtia taksivalaisimen käytössä pysäköinnin aikana silloin, kun taksi ei ole ajossa.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) toteaa, että väärinkäytöksillä haetaan taloudellista hyötyä, jolloin sanktiot ja valvonta tulee asettaa sellaiselle tasolle, että se tekee väärinkäytöksestä kannattamatonta. KKV jatkaa toteamalla, että muutokset lainsäädäntöön eivät tehoa halutulla tavalla, jos valvonta ei ole riittävää. **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes** toteaa, että toistuva rikkomisen tulisi johtaa myös määräaikaiseen tai toistaiseksi voimassa olevaan luvan peruuttamiseen. **Kuhmon kaupunki** toteaa, että tulisi miettiä kovempia seuraamuksia, jollei puutteita korjata virhemaksujen myötä. **Helsingin seudun liikenne** kannattaa ehdotusta ja toteaa, että taksialan valvontaa on kannatettavaa kohdentaa keskeisten julkisten taksiasemien toimivuuden varmistamiseen. Myös **Suomen Kuntaliitto ry** kannattaa ehdotusta ja jatkaa toteamalla, että taksialan valvonnassa tulisi kiinnittää huomiota myös kuljettajien käyttäytymiseen kilpailevien yritysten kuljettajia kohtaan sellaisilla taksiasemilla, joilla asiassa on todettu erityisiä ongelmia.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry ehdottaa, että säännöksiä, joiden rikkomisesta tulisi voida määrätä seuraamus ovat esimerkiksi, että luvanvaraiseen taksiliikenteeseen käytettävä ajoneuvo on rekisteröity asianmukaisesti, taksiajoneuvo on merkitty liikenneluvulle ja luvanhaltijan hallintaan ja taksiajoneuvossa on värillinen rekisterikilpi. **Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys** toteavat, että somealustoiden kautta syntyvät kuljetuspalvelut jäävät kokonaan tämän seurannan ulkopuolelle. Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys ehdottaa, että useammasta liikennevirhemaksusta voisi menettää ajokortin. Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys toteaa, että ajokortin, taksiliikenneluvan tai ajoneuvon menetys muutamaksi päiväksi saisi toiminnan muuttumaan nopeammin.

Järjestöt, jotka edustavat kuljetusalaa ja taksirytyksiä sekä -kuljettajia kannattavat ehdotusta. **Suomen taksiliitto ry ja Kuluttajaliitto ry** lisäksi ehdottavat, että jos jättää seuraavia säännöksiä noudattamatta, tulisi määrät seuraamus:

- Liikenteeseen käytettävää ajoneuvoa ei ole rekisteröity luvanvaraiseen liikenteeseen.
- Liikenteeseen käytettävää ajoneuvoa ei ole rekisteröity liikenneluvulle.
- Liikenteeseen käytettävää ajoneuvoa ei ole rekisteröity luvanhaltijan hallintaan.
- Taksin luovuttaminen henkilölle, jolta puuttuu taksinkuljettajan ammattiajolupa.
- Ajoluvan palauttamisen laiminlyönti, kun henkilön taksinkuljettajan ajolupa on peruutettu.



- Hinnoittelusta asiakkaan kanssa sopimisen laiminlyönti tilanteissa, missä esimerkkimatkan hinta ylittää Traficomın määrittelemän hintarajan.
- Väärä hinnoittelu tai eri taksa hinnastossa ja mittarissa.
- Taksiliikennettä koskevat yleiset velvollisuudet (Liikennepalvelulaki 151 §), ellei velvoitetta ole muussa lainkohdassa jo erikseen sanktioitu.

Suomen taksiliitto toteaa myös, että liikennevirhemaksun määrä tulee olla vähintään 200 euroa. Suomen taksiliitto jatkaa toteamalla, että sanktiot ilman liikennelupaa ja taksinkuljettajan ajolupaa toimimisesta tulisi tiukentaa nykyisestä. **Rahtarit ry** toteaa, että liikennevirhemaksu ei välttämättä ole riittävä sanktio, valvovalla viranomaisella tuli olla mahdollisuus määrätä ajoneuvo pois taksiliikenteestä siksi aikaa, kunnes puutteet on korjattu. Rahtarit ry ehdottaa, että pitäisi voida sanktioida siitä, jos kuljettajan ajoluvan tai taksiliikenneluvan haltijan tiedot eivät ole näkyvillä ajoneuvossa.

Uudenmaan Taksiryttäjät Ry toteaa, että luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamisen rangaistusasteikon tulisi tiukentaa, että se velvoittaisi viranomaisia tiedottamaan toisia viranomaisia rikkeestä. Lisäksi Uudenmaan Taksiryttäjät Ry vertaa liikennevirhemaksua HSL:n tarkastusmaksuun ja toteavat, että liikennevirhemaksu on liian alhainen. **Lapin Taksiryttäjät ry** ehdottaa, että liikennevirhemaksua korotettaisiin ja annettaisiin määräaika todetun virheen korjaamiseen, jonka jälkeen tarvittaessa liikenneluvan peruuttaminen määrääjäksi. **Hämeen Taksiryttäjät ry** ehdottaa, että liikennevirhemaksu olisi vähintään 200 euroa. **Helsingin Taksiautoilijat ry** ehdottaa, että toistuvista rikkeistä seuraisi korotettu liikennevirhemaksu tai sakko. **Lahden taksiautoilijat ry** ehdottaa, että valvova viranomainen voisi päättää tapauskohtaisesti huomauttamisesta tai liikennevirhemaksun määräämisestä. **Suomen Palvelutaksit ry** toteaa, että jos rikkoo velvoitteita liittyen koululaiskuljetuksiin, siitä pitäisi seurata sanktio. **Invalidiliitto ry** kannattaa liikennevirhemaksun määräämistä taksivalaisimen ja hinnaston puutteista. **Vammaisfoorumi ry** ja **Näkövammaisten liitto ry** toteavat, että hinnaston tulisi täyttää saavutettavuuskriteerit. Näkövammaisten liitto ry jatkaa toteamalla, että mikäli hintatiedot esitetään verkkosivuilla, niiden tulisi olla luettavissa saavutettavassa sähköisessä muodossa ja pyydettyessä hintatiedot olisi ilmoitettava asiakkaalle suullisesti siten, että se on kielellisesti ymmärrettävää. Näkövammaisten liitto ry huomauttaa, etteivät näkövammaiset ihmiset käytä taksia vain matkustaessaan vammaispalvelulain (380/1987) nojalla myönnettyillä kuljetuspalveluilla tai Kansaneläkelaitoksen korvaamilla matkoilla.

Täsmä Koulutuspalvelut Oy ehdottaa, että toistuvien liikennevirheiden seurauksena tulisi määrätä suorittaa osan pakollisesta koulutuksesta esimerkiksi teoria osuuden tai määräaikainen ajokielto taksinkuljettajalle. **Taksi Helsinki Oy** ehdottaa, että sanktioiden euromäärää tulisi korottaa erittäin merkittävästi nykyisestä ja ilman liikennelupaa tai ilman taksinkuljettajan ajo-oikeutta toimimisesta tulisi seurauksien olla vielä tuntuvasti liikennevirhemaksua ankarampia. **Lahden Aluetaksi Oy** ehdottaa, että liikennevirhemaksu tulisi korottaa 250 euroon ja luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamisen rangaistukseksi olisi korotettava huomattavasti. **SunTaksi Oy** ehdottaa, että pitäisi määrätä liikennevirhemaksu, jos kuljettajan ja yrityksen tiedot eivät ole näkyvillä. **Lahden Aluetaksi Oy, Koulutus** ehdottaa, että liikennevirhemaksu tulisi määrätä poliisin harkinnan mukaan. **Sivutoiminen taksiryttäjä Hannu Heikkinen** toteaa, että hintalaput autojen kyljessä alkavat olla mennyttä maailmaa ja entistä useammat tilaavat kyydin älylaitteella missä hinta on tiedossa jo etukäteen. Hannu Heikkinen ehdottaa, että taksivalaisimen ei tarvitsisi olla pakollinen. **Bolt** näkee tärkeänä, että poliisi voisi määrätä tuntuvat sakot, jos



kuljettaja huijaa asiakasta tai jos hintoja ei ole ilmoitettu kunnolla. Bolt näkee myös, että puuttuvasta taksivalaisimesta tulisi määrätä sakko.

3.4 Taksimatkasta kerättävät tiedot ja harmaan talouden torjunta

3.4.1 Vaihtoehtoiset toimenpiteet

Tulisiko taksamittari säätää pakolliseksi useampiin ajoihin kuin mitä laki nyt edellyttää? Saako käytössä olevista lain mukaisista muista laitteista ja järjestelmistä yhtä kattavat tiedot kuin taksamittarista? Mitä ovat taksamittarin tai muun laitteen tai järjestelmän kustannukset kuljettajalle tai yritykselle? Olisiko erillinen pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä hyödyllinen?

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) lausuu, että kuluttajien luottamuksen ja turvallisuuden kannalta myönteisten ehdotusten yhteydessä tulee jatkovalmistelussa kuitenkin varmistaa, etteivät ehdotukset tarpeettomassa määrin ja perusteetta estä tai tee kohtuuttoman vaikeaksi taksialalle pääsyä ja siellä toimimista. TEM korostaa, että alalle pääsy ja muut yritysvaikutukset tulisi huomioida arvioitaessa mahdollista pakollista taksamittarin käyttöä kaikissa taksimatoissa. TEM jatkaa, että taksamittarien osalta voidaan kustannuksia lisäävän vaikutuksen lisäksi todeta, että jo nyt takseissa on oltava taksamittari tai muu vastaava laite silloin kun hinta perustuu matkan aikana mitattuun aikaan tai matkaan ja sovelluspohjaisten kyytien osalta kyydin hinta on kuluttajalle jo etukäteen tiedossa.

Sisäministeriön poliisiosasto pitää tärkeänä, että taksamittarisääntelyä arvioidaan jatkovalmistelussa ja huolehditaan siitä, että taksimatoista kerätään valvonnan kannalta riittävät tiedot.

Poliisihallituksen lausunnossa viitataan Keskusrikospoliisin näkemykseen siitä, että tarkastelussa tulisi huomioida, että poliisilla voi olla tarve saada esimerkiksi taksimatoja koskevia asiakastietoja rikosten estämiseksi, paljastamiseksi ja selvittämiseksi. Tietoja voidaan saada joko poliisilain tietojen saantia koskevien säännösten nojalla taikka takavarikon perusteella. Poliisihallitus huomauttaa, että poliisin tarve tietojen saantiin koskee muitakin kuin harmaaseen talouteen liittyviä rikoksia.

Verohallinnon asiakkuusyksikkö toteaa, että vaikka arviomuistiossa on kirjattu, että "Lainsäädännössä on siis nykyään huolehdittu siitä, että kaikista taksimatoista jää niin sanotusti vertailujälki sähköiseen muotoon.", ei tämä vastaa Verohallinnon kokemuksia taksialan valvonnasta. Verohallinnon asiakkuusyksikkö jatkaa, että harmaan talouden osalta on tyypillistä, että kyseisiä tietoja ei ole ja niitä on voitu myös hävittää, vaikka nykyllä säädännössä edellytetään, että tietoja säilytetään siten, ettei niiden sisältöä voi muuttaa, ja että tiedot tulee säilyttää kolmannen osapuolen hallinnoimassa tietokannassa, johon kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti. Verohallinnon asiakkuusyksikkö ehdottaa, että tulevaisuudessa kyseinen tietojen kerääminen ja siirto viranomaisten käyttöön olisi kattavampaa ja sen laiminlyönneistä olisi luvanhaltijoille konkreettisia seuraamuksia. Tässä yhteydessä tulisi jatkoselvittelystä arvioida mahdollisuuksia henkilöliikenteen luvan peruuttamiseksi olennaisten tai jatkuvien laiminlyöntien takia. Samoin nykyllä säädännön tarkoittama kolmas osapuoli, jonne tiedot on toimitettava, tulisi Verohallinnon asiakkuusyksikön mukaan määritellä tarkemmin ja toteutuessaan viranomaisten pilvipalvelurekisteri tulisi olla lain tarkoittama kolmas osapuoli. Verohallinnon asiakkuusyksikkö huomauttaa, että harmaan talouden torjunnassa ja verovalvonnassa hyödyllinen tieto on myös



ajoneuvolla ajettujen muiden kuin taksitoiminnan ajojen määrästä, jonka tietojenkeruuta varten käytössä oleva laite tuottaisi. Mahdollisuuksien mukaan tulisi selvittää myös taksamittarien käyttöä tämän mahdollistamiseksi. On myös huomioitava, että hankintahinnasta voidaan tehdä tuloverotuksessa vähennys ja hankinnan sisältämä arvonlisävero on vähennettävissä. On myös tyypillistä, että harmaan talouden toimijat tietoisesti ja tarkoituksenmukaisesti eivät käytä taksamittaria eikä kyse aina ole tilapäisestä toiminnasta.

Helsingin kaupunki toteaa, että esitetty taksamittarisääntelyn lisäämisen selvittäminen on kannatettavaa, huomioiden elinkeinovaikutukset esim. vaikutukset yritysten kustannuksiin ja liiketoimintamalleihin. **Suomen Taksiliitto ry** kannattaa, että taksamittari olisi pakollinen kaikissa takseissa. Taksiliitto korostaa taksamittarin moninaista roolia. Mm. se toimii ajoneuvon kassakoneena, sen sinetöinti ja asennus on valvottua ja se tuottaa tietoa valvonnan kannalta. Yritykselle se edesauttaa kirjanpitoa, kuljettajien seurantaa, sen tuottamat tiedot ovat tärkeitä palkan- tai provision laskennassa, taksamittari tuo myös mahdollisuuden reiluun kilpailuun koska muu laite on jäänyt vaille viranomaisen hyväksyntämenettelyä. Asiakas voi varmistua hinnan oikeellisuudesta, jos hinta määräytyy matkan tai ajan perusteella. Kuitissa on myös tarkat veloitusperusteet ja tiedot yrityksestä. Taksiliitto korostaa myös, että taksamittari ei estä erilaisia hinnoitusmalleja, muu laite tai järjestelmä on epäluotettavampi ja niitä ei valvota sekä taksamittarin kustannukset ovat kohtuullisia. Taksiliitto näkee, että taksamittari on tällä hetkellä ainoa, joka tallentaa luotettavasti ajoneuvon kokonaisajokilometrit. Taksamittari ei ole alalle tulon este, vaan investointi ammattiin auton ja koulutuksen tavoin. Taksamittari on kertaluonteisena kustannuksena kohtuullinen. **MaRa ry** kannattaa Suomen Taksiliiton ehdotusta. Myös **Kuluttajaliitto ry** toteaa, että taksamittareiden käyttö ei rajoittaisi erilaisten hinnoittelumallien käyttöä.

Taksiyritykset ja **monet järjestöt** kannattavat pitkälti sitä, että taksamittari tulisi säätää pakolliseksi kaikissa takseissa ja kuljetuksissa. Ne korostavat sen roolia kassakoneena sekä sitä että sen kustannukset eivät ole este alalle pääsulle. Taksamittarin roolia kuljettajien palkanmaksun ja provisionmaksin kannalta korostetaan myös. Taksamittari lisää siten kuljettajan oikeusturvaa. **Kaskinen & Hyvärinen** näkee, että ei pitäisi mahdollistaa, että välityskeskukset voivat vaatia julkishallinnon kilpailutetuissa kuljetuksissa tiettyä taksamittaria. **Rahtarit ry** korostaa, että liikenteessä on sellaisia takseja, missä on taksamittari, joka ei täytä tämän päivän vaatimuksia, siten taksamittarin tarkastus pitäisi olla osana taksin vuosikatsastusta, ei ainustaan sinetöintitodistuksen tarkastus.

Yritykset, jotka tarjoavat teknologisia ratkaisuja ja palveluita taksialalla näkevät myös, että taksamittarin käytön tulisi olla pakollista. Taksamittarin voi valita eri hintaluokista, haluamallaan ominaisuuksilla ja integraatioilla. On myös mahdollista vuokrata taksamittareita kuukausihinnalla. Taksamittarin käyttöaika on 5–10 vuotta ja taksamittarin käyttö antaa yrittäjille aikaa- ja rahaa säästäviä työkaluja, jotka helpottavat mm. yrityksen kirjanpitoa ja palkanlaskentaa. Nykyiset taksamittarit ovat myös integroitavissa erilaisiin taksisovelluksiin. Esimerkiksi Ruotsissa Bolt-sovelluksesta hinta siirtyy suoraan taksamittarille, jolloin toiminta on läpinäkyvää ja luotettavaa sekä kuluttajan että yhteiskunnan näkökulmasta. Lisäksi monessa nykyaikaisissa taksamittareissa on GPS-seuranta, joka mahdollistaa ajoneuvon liikkeiden reaaliaikaisen seuraamisen. Reaaliaikainen seuranta auttaa myös viranomaisia havaitsemaan ja puuttumaan mahdollisiin väärinkäytöksiin nopeasti. Taksimittarille on olemassa selkeä määrittely, mutta nykyisin myös sallitulle muulle vastaavalle laitteelle sitä taas ei ole, eikä niiden asennus- ja huoltotyöt ole luvanvaraista Traficom valvomaa toimintaa kuten taksamittarien on.



Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) huomauttaa, että luottamuspuola kohdentuu erityisesti niin sanottuihin katutakseihin. KKV toteaa, että taksamittaripakko sulkisi pois sen mahdollisuuden, että esimerkiksi sovelluspohjaisia kyytejä ajava yrittäjä ottaisi tolpalta kyydin kiinteällä hinnalla. KKV jatkaa sillä, että taksamittari lisää kustannuksia, ja voi toimia alalle pääsyn esteenä, etenkin osa-aikaisesti taksia ajaville. **Suomen Kuntaliitto ry** toteaa, että taksamittarin pakollisuus nostaisi alalle tulon tai alalla toimimisen kustannuksia, jolloin se voisi heikentää palveluiden saatavuutta. **Uber Finland Oy** ja **Bolt** toteavat kuten KKV, että sovelluspohjaisia kyytejä ajaville taksamittari ei tuo lisäarvoa, eikä lisää luotettavuutta, sillä hinta on tiedossa etukäteen. **Bolt** korostaa, että DAC7-asetuksen voimaantulon myötä lainsäädäntö varmistaa, että kaikki tapahtumat kirjataan asianmukaisesti. Bolt toteaa myös, että uusien muutosten on otettava teknologinen kehitys ja tulevaisuus huomioon. Hallituksen tulisi selvittää, miten sovelluksia voisi käyttää vieläkin tehokkaammin tietojen keräämiseen sen sijaan, että käytetään aikaa taksamittarin soveltuvuuden selvittämiseen.

Osa **taksialan toimijoista** ei tue taksimittaripakkoa jokaisessa ajossa. Taksimatkka ajetaan yhä useammin etukäteen sovitun hinnan perusteella. Taksirytykset käyttävät digitaalisia järjestelmiä ja sovelluksia, jotka tallentavat kaikki tiedot matkasta kolmannen osapuolen pilvipalveluihin, joista voi helposti saada raportteja, jotka mahdollistavat matkojen seurannan ja valvonnan. **Hyvil Oy** toteaa, että taksamittari rajoittasi erilaisten hinnoittelumallien ja digitaalisten sovellusten käyttöä sekä nostaisi alalle tulon kustannuksia. **Taksi Hannu Hiisilä** toteaa lisäksi, että jos taksamittari säädetään pakolliseksi, niin pitäisi olla mahdollisuus valita muista taksimittareista kuin vain kotimaisista. **ITS Finland** pitää tärkeänä, että taksamittarisääntelyä arvioidessa huomioidaan teknologianeutraalisuus sekä mahdollisuus uusien liiketoiminta- ja hinnoittelumallien kehittämiseen ja varmistetaan markkinoiden kilpailullisuus. ITS Finland korostaa toimijoiden mielipidettä siitä, että taksamittarin kustannus ei ole este alalle tulolle, sillä jokin järjestelmä pitää lain mukaisesti olla joka tapauksessa. Mobiiliratkaisut voivat helpottaa alalle tuloa kevytyrittäjille ja osa-aikaisille, pitää silti korostaa verovalvonnan tarpeita. ITS Finland näkee, että uudet järjestelmät on oltava yhtä luotettavia verottajan suuntaan kuin taksamittari. **FiCom** korostaa teknologianeutraaleja ratkaisuja ja että lainsäädännöllä ei pidä ratkaista voittavia tai häviäviä teknologisia ratkaisuja. **Keskipojalaiset Kylät ry** näkee, että yhtenäinen järjestelmä olisi hyödyksi. Se mielestä taksirytysten tulisi pystyä saamaan tukea taksimittareiden hankkimiselle, sillä se voi olla iso kustannus pienelle yritykselle.

KKV, Kansaneläkelaitos, Suomen Kuntaliitto ry ja Helsingin seudun liikenne kannattavat vaihtoehtoista sähköistä järjestelmää. Täytyy kuitenkin huomioida, että tällaisen järjestelmän rakentaminen vaatii resursseja. **Suomen Taksiliiton** kanta on, että harmaan talouden torjunta on kaikkein tehokkainta, mikäli kaikilla kolmansilla osapuolilla on velvollisuus ilmoittaa tietonsa reaaliaikaisesti keskitettyyn järjestelmään. Keskitetty tiedonkeruu mahdollistaisi laadukkaan ja kattavan tiedonkeruun, sekä vähentäisi alan toimijoiden hallinnollista taakkaa. **ICAB 24Service** näkee erillisen pilvipalvelun hyödyllisenä mutta ei välttämättömänä. **Suomen Yrittäjät** korostaa, että pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä tuo painetta ALV:n reaaliaikaiseen tilityskäytäntöön, mikä helposti siirtyy taksisektorilta myös muille toimialoille. Pilvipohjaisen tiedonvaihtojärjestelmän tavoite, tarve ja vaikutukset erilaisiin liiketoimintamalleihin tulee harkita huolellisesti. Monet **järjestöt** kannattavat pilvipalveluratkaisua. **Helsingin Taksiautoilijat ry** korostaa, että tiedot pitäisi pystyä lähettämään taksamittarista reaaliaikaisesti suomalaiselle toimijalle, mistä eri viranomaiset saavat ne helposti luettua. **FiCom ry**, toteaa, että pilvipohjaiset järjestelmät mahdollistavat resurssien nopean skaalauksen tarpeen mukaan, mikä helpottaa liiketoiminnan sopeuttamisen



kasvuun tai kysynnän vaihteluihin. FiCom ry jatkaa toteamalla, että pilvipalvelut tarjoavat myös kehittyneitä tietoturvaratkaisuja, jotka myös suojaavat arkaluonteisia tietoja.

Yritykset, jotka tarjoavat teknologisia ratkaisuja ja palveluita taksialalla näkevät pilvipohjaisen ratkaisun hyvänä. Taksamittaritoimittajan näkökulmasta tietojen toimittaminen ei olisi haastavaa, sillä tieto kerätään jo sähköisessä muodossa taksamittarin avulla. Korostavat myös, että muissa Pohjoismassa, keskuksat minne tietoa kerätään, eivät ole viranomaisvetoisia, vaan toimivat sertifioituina ja vuosittain auditoitavina toimijoina ja viranomaisilla on tietoihin pääsy tietopyynnöillä. Pilvipohjainen ratkaisu saa myös kannatusta **yksityishenkilöiltä**. Yksi henkilö korostaa, että lailla ei pidä määrätä pilvipohjaista tiedonvaihtojärjestelmää, mutta ei estääkään, jos sellainen markkinalähtöisesti syntyy. Toinen henkilö nostaa, että pilvipohjainen järjestelmä voi myös tarjota tietoja matkojen reiteistä, ajasta ja matkustajista, mikä voi auttaa yrityksiä optimoimaan toimintaansa ja tarjoamaan parempaa palvelua asiakkaille.

3.4.2 Velvoitteiden hoidin henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Valtiovarainministeriö (VM) toteaa, että velvoitteidenhoitoselvityksistä saataisiin mahdollisimman suuri hyöty harmaan talouden torjumiseksi, kun viranomaisen tiedonsaantioikeus olisi mahdollisimman kattava ja velvoitteidenhoitoselvityksiä siten voitaisiin laatia myös oikeushenkilömuotoisen hakijan tai muun valvonnan kohteen vastuuhenkilöistä sekä heihin kytkeytyvistä muista yrityksistä. VM huomauttaa, että vastaavan laajuudesta velvoitteiden hoidon selvittämisestä on esimerkkejä muussa viranomaisvalvonnassa. **Sisäministeriön poliisiosasto** pitää harmaan talouden torjumiseksi tehtävä toimia erittäin kannatettavana. Tämän vuoksi sisäministeriön poliisiosasto kannattaa verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikön esitystä liikennelupia hakevien taustojen nykyistä laajempaa selvittämistä.

Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikkö esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö harkitsisi hallituksen esitystä laatiessaan liikennepalvelulain 6 § ja 35 a §:n 2 momentin 2 kohdan mukaisten vaatimusten laajentamista koskemaan myös lupaa tai hyväksyntää hakevien oikeudellisten henkilöiden vastuuhenkilöitä ja omistajia sekä näiden hallinnoimia tai omistamia muita yrityksiä. Selvitysyksikkö jatkaa toteamalla, että vastuuhenkilön laiminlyönnit omassa taloudessaan tai muussa yritystoiminnassa toistuvat suurella todennäköisyydellä myös lupaa tai hyväksyntää hakevassa yrityksessä. Selvitysyksikkö huomauttaa, että lupahakemuksen hylkääminen on toimenpiteenä halvempi ja tehokkaampi, kuin ongelmien ilmaantuessa toiminnan aikana tehty valvonta ja lupien peruuttamisprosessi. Selvitysyksikkö on samaa mieltä siitä, että jos velvoitteiden hoidin henkilöpiirin laajentaminen toteutettaisiin vain taksiliikennelupasäätelyn osalta, se asettaisi taksiliikenteen harjoittajat eriarvoiseen asemaan keskenään, sillä taksiliikennettä voidaan harjoittaa myös ilmoituksenvaraisena voimassa olevan tavara- tai henkilöliikenneluvan nojalla. Selvitysyksikkö toteaa, että eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on mietinnössään 28/2021 vp edellyttänyt, että liikennepalvelulain 5 §:n jatkovalmistelussa on välttämätöntä selvittää julkisten velvoitteiden hoitamisen ulottaminen oikeushenkilön lisäksi luvan hakijana tai haltijana olevan oikeushenkilön vastuuhenkilöihin ja merkittäviin omistajiin. Muistiossa on lisäksi pohdittu sitä, miten lupaviranomainen saisi selvitettyä hakijayrityksen vastuuhenkilöt ja omistajat tai näiden hallinnoimat muut yritykset. Selvitysyksikkö toteaa, että velvoitteidenhoitoselvitysraportin saa sekä organisaatiosta että henkilöstä. Raportti sisältää sen kohteen talous- ja velvoitteidenhoitotietojen lisäksi myös kytkentätiedot.



Selvitysyksiköllä on siis jo olemassa välineet ehdotetun kaltaiseen lupaharkintaan, eikä menettelyn käyttöönotto viranomaisessa vaadi suuria tietoteknisiä toimenpiteitä, etenkin kun Traficomilla on jo olemassa oleva rajapinta selvitystietojärjestelmään. Selvitysyksikkö huomauttaa, että vastaavaa laajaa harkintaa tehdään useassa muussa elinkeinoluovassa. Selvitysyksikkö tarjoaa myös viranomaisille heidän tehtäviinsä liittyviä analysointipalveluja, joiden avulla viranomainen voi ohjata omaa valvontaansa velvoitteitaan laiminlyöviin asiakkaisiin. Selvitysyksikkö korostaa, että se voi Traficomien tarpeita varten tutkia esimerkiksi taksiluvanhaltijoita joukkona ja etsiä joukosta sellaiset, joilla on puutteita velvoitteiden hoidossa. Samalla voidaan myös tutkia luvanhaltijoiden vastuuhenkilöt, omistajat ja näiden muut yritykset vastaavalla tavalla. Traficom saa menettelyn avulla selvitysyksiköltä kohdejoukon, johon se voi kohdentaa toimenpiteitä.

Traficom ei kannata ehdotusta arviomuistiossa annettujen perusteluiden mukaisesti.

Poliisihallitus ei näe henkilöpiirin laajentamista tarpeelliseksi, jos ajoneuvojen rekisteritunnukset ja liikenneluvat kytketään toisiinsa ja tekniikka voidaan hyödyntää lupien valvonnassa. Poliisihallitus lisää, että tulisi huolehtia siitä, että kaikista taksimatkoista jäisi vertailujälki sähköiseen muotoon. **Suomen Yrittäjät** toteaa, että ei ole tarpeen laajentaa velvoitteiden hoidon henkilöpiirin tarkastamista. **Keskipohjalaiset Kylät ry** on sitä mieltä, että mikäli lupaviranomainen ei pidä sitä tarpeenmukaisena, muutoksiin ei pidä ryhtyä.

Satakunnan hyvinvointialue katsoo asianmukaiseksi, että ainakin ns. mikroyrityksien vastuuhenkilöitä ja omistajia kohdeltaisiin samoin kriteerein kuin luonnollisia henkilöitä.

Taksiliikenteen Työnantajat Ry näkee, että mallia pitää ottaa ravintola-alalta ja anniskelulupien myöntämisestä. Taksiliikenteen Työnantajat Ry kannattaa velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamista. **Uudenmaan Taksiryttäjät Ry** toteaa, että todelliset edunsaajat on selvitettävä.

Lahden Aluetaksi Oy, Koulutus näkee, että velvoitteiden hoidin henkilöpiirin tulisi laajentaa koskemaan yrityksen päättävissä elimissä toimiessa. **Yksityishenkilönä** lausuva kysyy, olisiko tuomioistuinten mahdollista peruuttaa kaikki luvat, jos luvanhaltija saa rikostuomion.

3.5 Saatavuus

3.5.1 Ajovuoroista sopiminen

Kannustaisiko Kilpailu- ja kuluttajaviraston täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista, sopimaan ajovuoroista ja päivystyksistä vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi? Mitä koette olevan suurimpia epäselvyyksiä ajovuorojen sopimisessa?

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) näkee, että arviomuistiossa ajovuoroista sopimista käsitellään kilpailuoikeuden reunaehtojen kannalta. TEM suhtautuu myönteisesti siihen, jos Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo mahdolliseksi ja tarpeelliseksi päivittää ohjeistustaan ajovuoroista sopimisen kilpailuoikeudellisesta arvioinnista. **Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV)** jakaa arviomuistiossa esitetyn näkemyksen ja kannattaa siinä esitettyä lähestymistapaa. KKV tulee päivittämään ohjeistusta ajovuoroista sopimisen kilpailuoikeudellisesta arvioinnista. KKV:n tietojen mukaan useat taksialan toimijat turvautuvat jo nyt esimerkiksi erilaisiin päivystys- ja ajovuorojärjestelyihin taatakseen palveluiden saatavuuden. KKV jatkaa, että sovitut ajovuorot tai laajempi kilpailuoikeudellinen ohjeistus eivät kuitenkaan välttämättä takaa, että taksiryttäjillä ja -kuljettajilla olisi aina riittäviä taloudellisia kannustimia tai että he olisivat käytännössä kykeneviä



päivystämään hiljaisen kysynnän aikana. **Poliisihallitus** huomauttaa, että taksien vaikea saatavuus saattaa lisätä taajamakeskustoissa järjestyshäiriöitä sekä ajoittain jopa pakottaa käyttämään itse kuljettamaansa ajoneuvoa päihtyneenä, kun taksia ei ole käytettävissä. Riski on erityisen suuri varsinkin kesäisin vilkkailla mökkipaikkakunnilla. Poliisihallitus näkee, että poliisitoiminnan kannalta markkinaehtoinen päivystys tai julkisille varoilla hankittu päivystys olisi kannatettava, koska sillä olisi vaikutusta niin yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen, kuin liikenneturvallisuuteenkin muun muassa rattijuopumusrikosten osalta. Poliisihallitus toteaa, että eräissä poliisilaitosten lausunnoissa olisi toivottu erityisesti saatavuuteen liittyviä suunnitelmia ja kirjauksia arviomuistioon. **Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes** näkee, että ajovuoroista sopiminen haja-asutusalueella tulee sallia aina taksien saatavuuden turvaamiseksi.

Keski-Suomen hyvinvointialue, Helsingin seudunliikenne ja Suomen kuntaliitto ry toteavat, että täsmällisempi ohjeistus KKV:lta päivystyksistä ja ajovuoroista olisi hyödyllinen. Ohjeistuksen tulisi olla sillä tavoin selkeä, että vuoroista ja päivystyksistä sopiminen ei asettaisi taksialan yrittäjiä sellaiseen asemaan, jossa heidän tulisi arvioida tilanteen hyötyä kuluttajalle, tilanteen välttämättömyyttä tai sen poistumista. **Satakunnan hyvinvointialueen** toteaa, että jos ajovoroista ja/tai päivystyksistä sopimisen sallimisella saavutetaan varmempi taksipalvelujen saatavuus haja-asutusalueilla, se tulisi ehdottomasti sallia joko KKV:n ohjeistuksella tai lainsäädännöllä. **Kuhmon kaupunki** toteaa, että ajovuoroista tulisi voida sopia harvaan asutuilla alueilla, joissa esimerkiksi kysyntä arkipäivinä on vähäistä. Kysynnän määrää kuitenkin tulisi seurata ja peruuttaa sopiminen, jos tilanne sitä vaatii.

Kuluttajaliitto ry näkee, että taksipalvelujen saatavuuden parantaminen vaatinee vielä lisätutkimusta, mutta lähtökohtaisesti sääntely ei ole oikea keino. Kuluttajaliitto korostaa sen sijaan tarkempia viranomaisohjeistuksia ja sekä ennakkoratkaisua KKV:lta jos sellainen olisi mahdollinen. Myös **Suomen Taksiliitto ry** näkee, että ratkaisuna olisi KKV:n ennakkoratkaisumenettely, sillä se olisi yrittäjien oikeusturvan kannalta paras vaihtoehto. Suomen Taksiliitto nostaa myös, että Kilpailu- ja kuluttajaviraston ohjeistuksia on täsmennetty vuosien aikana, mutta paikkakuntaohjeistukset eroavaisuudet huomioiden ohjeistukset ovat jääneet liian yleisluontoisiksi. Suomen Taksiliitto huomauttaa, että kilpailulainsäädännön rikkomisesta määrätyt seuraamusmaksut ovat niin suuria, etteivät taksirytykset uskalla ottaa riskiä joutumisesta niiden kohteeksi. **Keskipohtalaiset Kylät ry** näkee, että ajovuoroista sopimiseen tulisi olla selkeä malli ja ohjeistus, jotta taksialan yrittäjät uskaltavat siihen ryhtyä.

Suomen Yrittäjät sen sijaan nostavat, että asia tulee ratkaista valmisteltavassa taksilainsäädännössä. Myös **Suomen Taksiliitto** näkee lainsäädännölliset keinot vaihtoehtona, jos KKV:n ennakkoratkaisu ei ole mahdollinen. Suomen Yrittäjät toteaa, että toimijoita pitää selkeästi ohjeistaa ja informoida. **Linja-autoliitto ry** korostaa, että linja-autoalan kokemus kilpailulainsäädännön soveltamisesta on se, että kaikesta markkinoilla keskenään kilpailevien yritysten yhteistoiminnan perusteista tulisi säätää lailla. Linja-autoliitto jatkaa sillä, että ns. tehokkuuspuolustussäntö, kilpailuoikeudellinen itsearviointi ja KKV:n antama ohjaus eivät kokonaisuudessakaan anna riittävää oikeudellista suojaa tahattomien tai tarkoituksettomien kilpailurikkomusten osalta. Linja-autoliitto huomauttaa, että liikenteen alalla toimivien hankintayksiköiden osaaminen ei monestikaan kata kilpailuoikeudellista osaamista, tästäkin syystä olisi perusteltua, että kilpailuoikeudelliset rajaukset säädettäisiin lailla, eikä niitä jätettäisi hallinnossa harkinnanvaraisesti sovellettaviksi, jos niillä on liityntää julkisiin hankintoihin. **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry** katsoo, että taksirytyksille ennakoitava laillinen mahdollisuus ajovuoroista sopimiseen kilpailulainsäädännön reunaehdot huomioiden saattaisi parantaa



taksipalveluiden saatavuutta harvaan asutuilla alueilla ja hiljaisempina aikoina. MaRa ry korostaa että, tällä olisi positiivisia vaikutuksia myös alueella toimiville matkailu- ja ravintola-alan yrityksille, kun niiden asiakkaat saisivat varmemmin tarvitsemansa taksin.

Tarkempi ohjeistus KKV:lta saa kannatusta osalta **kuljetusalaa edustavien järjestöjen** keskuudessa. Myös **erityisryhmien järjestöt** kannattavat KKV:n tarkempaa ohjeistusta, ne korostavat myös, että sopimisen yhteydessä tulisi huomioida myös erilaisen kaluston saatavuus. Myös **Rahtarit ry** huomauttaa, että esteettömien autojen saatavuudessa on haasteita jopa pääkaupunkiseudulla, siksi yritysten keskenään sopimilla ajovuoroilla voitaisiin varmistaa jonkinlainen palvelutaso ja samalla niille autoille, jotka ovat ajossa myös jonkinlainen tulotaso. **Lapin Taksiryttäjät ry** toteaa, että Lapin pienissä kunnissa ja hiukan suuremmissakin kaupungeissa taksien päivystäminen on loppunut, ajetaan vaan sopimuskyytejä. Lapin taksiryttäjät ry:n mielestä kaikissa alle 30 000 asukkaan kunnissa ja kaupungeissa tulisi voida sopia päivystyksestä. **Suomen Palvelutaksit ry** nostaa, että välityskeskukset hoitavat ajovuoroja ja päivystyksiä. **Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääkätieteen Yhdistys** toteavat, että yrityksiä on aikaisempaan nähden paljon ja kysyy, että kuinka sopiminen voisi toteutua tasapuolisesti.

Taksi Helsinki oy korostaa, että ajovuorojärjestelyn kilpailuoikeudellisen tarkastelun haastavuuden takia merkittävää parannusta nykytilaan ei tulisi, vaikka KKV ohjeistaisi asiasta täsmällisemmin. **Pohjan Group Oy** ei näe pahitteeksi sitä, että esimerkiksi välityskeskusten sisällä kannustettaisiin autoilijoita tasaamaan tarjontaansa vallitsevaan kysyntään siten että saatavuutta riittäisi jokaiselle vuorokauden tunnille. **Kaskinen & Hyvärinen** nostaa, että tällä hetkellä osa välityskeskuksista määrittelee ajovuorolistat kaikille ajankohdille, mutta yksittäiset toimijat esimerkiksi haja-asutusalueella eivät saa sopia esimerkiksi arki öiden päivystyksestä. Kaskinen & Hyvärinen korostaa, että tasapuolisuuden vuoksi joko kaikki saavat sopia tai kukaan ei voi sopia. **Lahden Aluetaksi Oy** näkee, että Kilpailu- ja kuluttajavirasto voisi laatia selvän ja yksiselitteisen ohjeen, kuinka välityskeskus voi toteuttaa esimerkiksi arki öiden päivystyksen minimilistalla siten, että se ei riko kilpailulainsäädäntöä. Myös **Hyvil Oy** kannattaa KKV:n ohjeiden täsmentämistä ja toteaa että haja-asutusalueilla ja pienillä paikkakunnilla tulee olla mahdollisuus sopia ajovuoroista. **Taxi Rovaniemi** näkee, että pitäisi palata sääntelyyn. Eräs **yksityishenkilö** näkee, että alueellisen tarveharkinnan palauttaminen korjaisi ongelman.

3.5.2 Päivystyksen hankkiminen julkisin varoin

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) pitää julkisesti hankittua ja tuettua päivystystä kannatettavana vaihtoehtona markkinapuutteen korjaamiseen. KKV toteaa myös, että yöpäivystys voidaan esimerkiksi kunnan toimesta niputtaa julkisesti maksettujen kyytien hankinnan yhteyteen.

Hyvinvointialueiden lausunnoissa päivystyksen hankkimista sekä kannatetaan että vastustetaan. **Pohjois-Karjalan hyvinvointialue** ja **Keski-Suomen hyvinvointialue** eivät kannata, että julkisia varoja tulisi käyttää päivystyksen hankkimiseen. Pohjois-Karjalan hyvinvointialue toteaa, että jos kunnat tai hyvinvointialueet hankkisivat päivystystä, se ei välttämättä parantaisi saatavuutta kuluttajille. Keski-Suomen hyvinvointialue korostaa sitä, että julkisia varoja ei tulisi laittaa sellaiseen asiaan, joka voisi ratketa markkinaehtoisesti ajovuoroista ja päivystyksestä sopimalla. **Satakunnan hyvinvointialue** sen sijaan näkee, että julkisesti tuettu taksipäivystys takaisi erityisryhmien liikkumisen mahdollisuudet paremmin aikoina, jolloin kalustoa ei muutoin ole ajossa.



Kuhmon kaupungilla ei ole kokemusta julkisesti ostetusta päivystyspalvelusta. Kuhmon kaupunki korostaa, että kuten muistiossa todetaan, taksipalvelut eivät ole kunnan järjestämisvastuulla. Kuhmon kaupunki näkee, että päivystys tulisi varmistaa lakimuutoksen yhteydessä.

Myös **Suomen Kuntaliitto ry** ja **Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy** näkevät, että julkisesti tuetun päivystyksen hankkimista ei tulisi jättää kuntien ja hyvinvointialueiden harteille ja että saatavuuden parantamista ei voi sen varaan laskea. Kuntaliitto ja Hyvil Oy korostavat, että valtiolla on lainsäätäjänä oma vastuunsa taksipalveluiden keskittymisestä ja harvenemisesta ja myös valtion tulisi tukea tarvittavan päivystyksen hankintaa. **Elinkeinoelämän keskusliitto** vastustaa haja-asutusalueiden taksiliikenteen tukemista julkisista varoista ja pitää sitä epätarkoituksenmukaisena, taksiliikenne tulisi jättää markkinoiden ratkaistavaksi.

Kuluttajaliitto ry toteaa, että julkisesti ostetun taksipäivystyspalvelun osalta olisi syytä odottaa Forssan kokeilun tuloksia. Lähtökohtaisesti Kuluttajaliitto kannattaa julkista taksipäivystystä, mutta huomauttaa kuitenkin, että koska tällaisen palvelun hankkiminen olisi kunnan harkinnan varassa, ei se välttämättä pelkästään takaisi alueellista yhdenvertaisuutta. Kuluttajaliitto jatkaa, sillä että jos julkisia takseja aina olisi saatavilla, se saattaisi jo itsessään lisätä näiden palveluiden kysyntää. **Suomen Yrittäjät** toteaa, että koska kilpailu- ja kuluttajavirasto ei anna ennakkoratkaisua menettelytavoille, asia tulisi ratkaista lainsäädännön kautta.

Julkisesti tuettu päivystys saa tukea **taksiryttäjä edustavien järjestöjen** keskuudessa. **Lapin Taksiryttäjä ry** näkee, että alle 30 000 asukkaalla kunnissa ja kaupungeissa yöpäivystystä tulisi ehdottomasti tukea rahallisesti. **Suomen Palvelutaksit ry** korostaa, että jos päivystystä tuetaan julkisilla varoilla, sen pitäisi olla tasapuolinen kaikille. **Suomen Taksiliitto ry** ja **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry** lausuvat, että niillä on positiivisia kokemuksia julkisista tuetuista päivystyksistä. Suomen Taksiliitto toteaa, että julkisilla varoilla tuettu päivystys on ollut tärkeä kannuste paikkakunnan taksiryttäjille. Myös **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry** suhtautuu positiivisesti julkisesti tuettuun päivystykseen. Suomen Taksiliitto sekä MaRa korostavat, että taksipalveluiden saatavuuden parantaminen lisäisi ihmisten liikkumismahdollisuuksia, mikä vaikuttaisi positiivisesti monien palveluiden kysyntään. **Rahtarit ry** näkee, että hyvinvointialueet olisivat tässä asiassa avainasemassa, koska yö- ja viikonloppuajaksi välttämättä tarvittavista ajoista iso osa liittyy erilaisiin terveydenhuollon kuljetuksiin. Rahtarit ry jatkaa, että vaikkakin Kela korvaa niistä aiheutuneet kustannukset, on monessa tapauksessa hyvinvointialue vastuussa palveluiden saatavuudesta. Keskipohjalaiset **Kylät ry:n** mielestä pelkkään taksiryttäjiä omaan harkintaan nojaaminen ei ole kestävä vaihtoehto.

Erityisryhmiä edustavat järjestöt kannattavat julkisesti tuettua päivystystä. **Vammaisfoorumi ry** ja **Invalidiliitto ry** korostavat, että vammaisten ihmisten kohdalla taksipalveluiden saatavuuden turvaaminen erityisesti haja-asutusalueilla paranisi julkisesti tuetun päivystyksen avulla.

Myös **useammat taksirytykset** kannattavat julkisesti tuettua päivystystä. **Taksi Helsinki Oy** toteaa, että julkisin varoin tuettu päivystys on kokemusperäisesti parantanut kokeilualueiden taksien saatavuutta hiljaisimman kysynnän aikaan. Taksi Helsinki jatkaa, että toimintamallin laajentaminen koko maan kattavaksi edellyttäisi kuitenkin mittavia panostuksia yhteiskunnan taholta, ja siitäkin huolimatta kyseinen tuki jättää mittavan määrän tarjonnasta markkinavoimien varaan. **Taksi Hannu Hiisilä** toteaa, että jos vuoroista voi sopia, julkista tukea ei tarvita. **Sivutoiminen taksiryttäjä Hannu Heikkinen** näkee, että tässä on se vaara, että verorahoja väärinkäytetään. **Yksityishenkilönä** lausuva toteaa, että päivystyksen pitäisi jäädä alan toimijoiden huoleksi ja että sitä ei pitäisi tukea.



3.6 Muita lausunnoissa esitettyjä kommentteja

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) huomauttaa, että jatkovalmistelussa tulee huomioida, että mahdolliset säädösmuutokset ovat myös sisämarkkinasääntöjen mukaisia ollen syrjimättömiä, oikeasuhteisia ja perusteltuja. TEM jatkaa toteamalla, että valmistelussa on hyvä huomioida mahdollisista EU-ilmoitusvelvoitteista johtuvat odotusajat. **Valtiovarainministeriö** huomauttaa, että siltä tulee ennen mahdollista hallituksen esityksen antamista pyytää esittelylupa, sillä Harmaan talouden selvitysyksiköstä annettu laki kuuluu valtiovarainministeriön toimialaan.

Lounais-Suomen aluehallintovirasto, Työsuojelun vastuualue huomauttaa, että lausunto on muodostettu yhdessä kaikkien työsuojelun vastuualueiden kanssa ja edustaa näin kaikkia työsuojeluviranomaisia. Lounais-Suomen aluehallintovirasto huomauttaa, että arviomuistiossa ei ole otettu huomioon työlakien noudattamista taksiliikenne toimialalla. Työsuojeluviranomainen haluaa kiinnittää ministeriön huomiota siihen, että työlakien noudattaminen on kiinteä osa harmaan talouden torjuntaa ja taksiliikenne toimialalla tulisi tästä syystä kiinnittää jatkossa enemmän huomiota työlainsäädännön noudattamiseen. Lounais-Suomen aluehallintovirasto jatkaa toteamalla, että valvonnassa havaitaan merkittäviä puutteita ajopäiväkirjan pitämisvelvollisuudessa, olisi kannatettavaa selvittää parempia keinoja saada muuntumatonta ja standardoitua vertailutietoa tehdyistä ajoista ja työpäivän pituudesta yleisesti. Lounais-Suomen aluehallintovirasto nostaa myös, että on tärkeä pitää huoli kaikkien toimialan valvontaa suorittavien viranomaisten tietojensaantioikeuksista. **Poliisihallitus** nostaa esille sen, että voimassa olevan lainsäädännön perusteella ajopäiväkirjan oikeellisuutta voi valvoa vain Aluehallintoviraston työsuojelu. Liikenneturvallisuuden kannalta myös poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tulisi voida sitä valvoa. Poliisihallitus ehdottaa, että valvontaoikeutta voitaisiin rajata siten, että poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvoisivat vain sitä, että valvontatilanteessa pystyy esittämään ajopäiväkirjan ja että se olisi täytetty, ja Työsuojeluviranomainen valvoisi itse työajan noudattamista. Poliisihallitus toteaa, että tämä vastaisi nykyistä tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä esim. linja-autojen kuljettajien osalta.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) toteaa, että taksitoiminnan harjoittamisen vaikeuttaminen voi johtaa nykyistäkin epämääräisemmin toimivien pimeiden taksien lisääntymiseen. KKV kiinnittää huomiota siihen, että arviomuistiossa esitetyt uudistukset eivät pureudu riittävän voimakkaasti kadulta ja taksitolpilta otettujen kyytien ongelmiin. KKV pitää näitä kyytejä kuluttajan kannalta kaikkein ongelmallisimpina ja se korostuu myös KKV:oon tulevissa yhteydenotoissa sekä julkisuudessa esillä olleissa tapauksissa. KKV suosittelee arvioitavaksi vaihtoehtoa, että kadulta ja taksitolpalta otettuja kyytejä säänneltäisiin tiukemmin kuin etukäteen sovittuja, esimerkiksi sovelluksen kautta tilattuja, kyytejä.

Opetushallitus pitää tärkeänä, että osana logistiikan perustutkinnon suoritusta hankittu ja osoitettu taksinkuljettajan osaaminen, huomioidaan lainsäädäntöä valmisteltaessa.

Onnettomuustietoinstituutti OTI nostaa, että liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien mielestä ammattikuljettajien terveydentilan valvontaa sekä tiedonkulkua terveydenhuollon ja ajokorttiviranomaisen välillä tulee terävöittää. **Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys** näkevät, että taksinkuljettajille tulisi olla lakisääteinen vähintään vuosittainen terveystarkastus.

Pohjois-Karjalan hyvinvointialue näkee, että lakiin tai muuhun taksia velvoittavaan sääntelyyn tulisi kirjata vaatimuksia liittyen niihin varusteisiin, jotka ovat tarpeellisia, kun taksit kuljettajat henkilöitä, jotka matkustavat pyörätuolissa tai paareilla. Pohjois-Karjalan hyvinvointialue ehdottaa,



että varusteiden vaatimuksienmukaisuutta ja kuntoa tulisi valvoa. Kuljetuksia hankkivilta organisaatioilta jäisi pois kaluston varusteiden tarkastukset, kun ne hoidettaisiin yhtenäisesti.

Satakunnan hyvinvointialue korostaa, että lainsäädäntötyössä huomioitavan kuluttajanäkökulman ohella on myös huomioitava julkisen hankinnan näkökulma, eli suurien taksipalveluiden ostajien tarpeet varmistua kuljetuspalvelujen tuottajien toiminnan asianmukaisuudesta. Satakunnan hyvinvointialue huomauttaa, että mahdollisten lainsäädännön muutoksiin on varattava riittävät siirtymäajat, jotta julkishallinnon nykyisellään voimassa olevat hankintasopimukset saadaan adaptoitua muutoksien kanssa yhteensopiviksi. **HUS Kuntayhtymä** toteaa, että suunnitelluilla uudistuksilla ei saa vaarantaa invataksien ja sairaankuljetusyksiköiden lukumäärää valtakunnassa, sillä kalusto on kansallisesti varsin tärkeää, kun suunnitellaan laitosten evakuoimista niin normaaliolojen häiriötilanteissa kuin poikkeusoloissakin.

Vantaan kaupunki näkee viranomaisyhteistyön tiivistämisen tärkeänä ja toteaa, että taksiuudistuksen jälkeen ei ole enää ollut kaikkia kuljettajia edustavaa yhteyshenkilöä, jonka kautta voisi vaihtaa tietoja esimerkiksi kaavamuutoksiin tai työmaajärjestelyihin liittyen. Vantaan kaupunki toteaa myös, että mahdollisia kilpailutuksia varten olisi hyvä olla yhteiset periaatteet tai toimintatavat. **Helsingin seudun liikenne** toteaa, että osana julkista liikennettä toimivalla taksimarkkinalla on mahdollista kannustaa kestävien kulkutapojen käyttöön.

Suomen Kuntaliitto ry ja **Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy** näkevät, että julkisesti hankittujen kuljetusten tietopohjaa, koordinaatiota ja yhteistyötä tulee tehostaa, sillä nykyinen tilanne, jossa julkiset hankkijat kilpailevat hankinnoillaan samasta saatavilla olevasta kalustosta haja-asutusalueilla, ei ole kestävä. Suomen Kuntaliitto ja Hyvil toteavat, että arviomuistion nykytilan kuvauksessa tulisi olla täsmällisempi arvio taksipalveluiden alueellisesta saatavuudesta eri puolilla Suomea. Lopuksi Suomen Kuntaliitto ja Hyvil toteavat, että arviomuistiossa esitetyt toimet eivät juurikaan vastaa taksien saatavuusongelmiin pienemmissä keskuksissa ja harvaan asutuilla alueilla.

Invalidiliitto ry muistuttaa YK:n vammaisyleissopimuksen 9 artiklasta esteettömyydestä ja saavutettavuudesta. **Vammaisfoorumi ry** ja **Invalidiliitto ry** korostavat, että taksipalveluissa vammaisen asiakas on useimmiten täysin riippuvainen kuljettajan antamasta avusta, jolloin taksinkuljettajan ammattiosaaminen korostuu Vammaisfoorumi ja Invalidiliitto näkevät, että liikenteenvalvontaa taksiliikenteen osalta on tehostettava huomioiden myös isojen esteettömien ajoneuvojen valvonta. **Harjavallan Seudun Invalidit ry**, **Lounais-Suomen Lihastautiyhdistys ry** ja **Satakunnan Neuroyhdistys ry** ehdottavat, että jokaisessa taksissa tulisi olla alkolukko ja korostavat myös, että valvontaa pitäisi lisätä pyörätuolien kiinnitysten ja asiakkaiden turvavöiden asianmukaisen käytön suhteen.

Näkövammaisten liitto ry toteaa, että arviomuistioon olisi tärkeää tehdä lisäys siitä, että näkövammaisten ja eri erityisryhmien liikkuminen on pitkälti taksipalvelujen varassa. Näkövammaisten liitto huomauttaa, että näkövammaisten ja eri erityisryhmien taksipalvelujen valvontaan, laatuun ja turvallisuuteen on erityisesti kohdennettava resursseja. Näkövammaisten liitto jatkaa toteamalla, että vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset sekä Kansaneläkelaitoksen korvaamat kuljetukset kytkeytyvät perusoikeuksiin, minkä vuoksi kyseisten kuljetusten valvontaan, laatuun ja turvallisuuteen on kiinnitettävä jatkossa nykyistä enemmän huomiota. Näkövammaisten liitto nostaa, että julkisesti hankittujen ja korvattujen kuljetusten hinnat on kilpailutuksessa pudotettu usein liian alas, mikä on vaikuttanut haitallisesti kuljetusten laatuun ja niiden saatavuuteen. Tämä on myös vaikuttanut siihen, etteivät taksinkuljettajat suostu ajamaan näitä kuljetuksia ja osa heistä tuo asian hyvin selkeästi esiin näkövammaisille asiakkaille.



Näkövammaisten liitto korostaa, että nykyisin on käytössä useita erilaisia taksien tilaussovelluksia, näiden digitaalisten sovellusten saavutettavuus on varmistettava. **Vanhusasiavaltuutettu** korostaa sitä, että valmistelussa käytettävän aineiston tulisi sisältää myös kaikkein iäkkäimpien näkemyksiä palveluista sekä niiden kehittämistarpeista. Vanhusasiavaltuutettu huomauttaa, että tämä on erityisen tärkeää, koska moni yli 80-vuotias on menettänyt ajo-oikeuden tai heillä ei koskaan ole ollut ajokorttia.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK tuo esille näkemyksen, että jatkossakaan takseja koskevassa sääntelyssä ei tulisi olla erityisiä säännöksiä virheestä taikka viivästyksestä, vaan näitä kysymyksiä tulee ratkoa yleisten sopimusoikeudellisten ja kuluttajaoikeudellisten periaatteiden mukaisesti jatkossakin. **Kuluttajaliitto ry** toteaa, että hinnastojen merkitsemisen kattavuuteen on syytä kiinnittää huomiota myös taksipalvelujen tarjoajien verkkosivustoilla. **Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry** näkee, että lainsäädännöllä ei pidä ratkaista voittavia tai häviäviä teknologisia ratkaisuja. FiCom huomauttaa, että taksiliikenteen käyttämien tietojärjestelmien tietosuojaan on kiinnitettävä erityistä huomiota. Myös **ITS Finland ry** korostaa tietosuojan merkitystä. **Suomen Yrittäjät** toteaa, että taksivälityskeskusten ja yksittäisten taksiryhtymien välisissä sopimuksissa ei tulisi olla kohtuuttomia sopimusehtoja esimerkiksi useamman välityskeskukseen käyttöön tai maksuehtoihin liittyen. Suomen Yrittäjät huomauttaa, että hyvinvointialueiden kilpailutukset, niiden kriteerit ja toiminta vaikuttavat merkittävästi erityisesti haja-asutusalueen taksitoimintaan, ja liikenne- ja viestintäministeriön tulisi tarkastella markkinoiden toimivuutta kokonaisuutena, myös tästä näkökulmasta. **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry** toteaa, että taksi on usein ulkomaalaiselle matkailijalle ensimmäinen palvelu, jota hän Suomeen saapuessaan käyttää. MaRa jatkaa toteamalla, että mielikuva Suomesta turvallisena ja luotettavana maana heikkenee, jos matkailija kokee tullessaan huijatuksi.

Arviomuistion perusteella **Suomen Taksiliitto ry** vaatii jatkotyössä panostamista erityisesti valvonnan kannalta keskeisiin toimiin sekä kansainvälistä vertailua. Suomen taksiliitto toteaa, että erityisesti toimenpiteiden vertailu muihin Pohjoismaihin antaa paljon tietoa ja oivan vertailukohdan siihen, mitkä ratkaisut ovat olleet onnistuneita naapurimaissa. Suomen Taksiliitto huomauttaa seuraavista asioista:

- Taksiliikennelupa tulee myöntää vain sellaiselle yritykselle, joka kuuluu ennakkoperintä- ja arvonalisäverovelvollisten rekistereihin.
- Lainsäädännön jatkotyössä tulisi selvittää, että taksiliikenneluvan edellytykseksi tulee henkilöliikenne- ja tavaraliikenteen tapaan vakuus.
- Digitalisaation avulla on mahdollista tehostaa valvontaa yksinkertaistamalla viranomaisten näkymää eri rekistereihin. Vaihtoehtoisesti tulee perustaa viranomaistason kansallisia taksitarkastajia.
- Tänä päivänä laitton taksiliikenne on siirtynyt erilaisille sosiaalisen median alustoille.
- Valvova viranomaisen tulisi perustaa palautekanavan, mihin voi reklamoida kaikista taksimatkoista tilaustavasta, maksajasta ja palvelun käyttäjän statuksesta riippumatta.
- Harmaan talouden torjunnan kannalta ehdottomasti luotettavin ratkaisu on taksamittari yhdistettynä matkustajamäärän tunnistukseen.
- Julkiselle sektorille on syntynyt kilpailua vääristävä malli inhouse -yhtiöistä. Inhouse-yhtiö on organisaatiomalli, jossa julkisyhteisö hoitaa tehtäviään omistamiensa yhtiöiden kautta, jolloin julkisia hankintoja ei tarvitse kilpailuttaa. Taksialalla ei ole tarvetta inhouse-järjestelyille, vaan kuljetuspalveluissa tulee pitäytyä nykyisen mallin mukaisissa julkisissa hankinnoissa, joissa kilpailutus on läpinäkyvää.



- Lakimuutoksen jälkeen isojen esteettömien ajoneuvojen määrä on laskenut 500 kappaleella. Samaan aikaan pienten esteettömien ajoneuvojen määrä on lisääntynyt 400 kappaleella. Suomen Taksiliitto toteaa, että kilpailutuksissa tulee huomioida isojen esteettömien ajoneuvojen korkeammat hankinta- ja käyttökustannukset. Suomen Taksiliitto esittää, että useiden kilpailutusten pohjana käytettävään valtioneuvoston asetusta sairasmuutuksesta korvattavien taksimatkojen enimmäishinnoista muutetaan siten, että mikäli kuljetus edellyttää isoa esteetöntä ajoneuvoa, voidaan kuljetuksessa käyttää II-taksaa.

Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ry huomauttaa, että sosiaalisen median ryhmissä tarjotaan kuljetuspalveluita ilman taksiliikennelupaa. Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ehdottaa, että lakiin tulee kirjata, että kuljetuspalveluiden tarjoamiseen liittyvä ilmoittelu tulee edellyttää tarjoajalta tarvittavan taksiliikenneluvan. **Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry** jakaa Suomen Taksiliiton esille nostaman huolen isojen esteettömien ajoneuvojen määrän vähenemisestä ajoneuvokannasta. Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry jatkaa ehdottamalla, että liikenteen päästöjen vähentämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi jatkovalmistelussa selvitetäisiin, olisiko taksiliikenteeseen käytettäviltä ajoneuvoilta perusteltua edellyttää tärkeimpiä turvavarusteita ja tietyn pakokaasupäästöluokan vaatimusten täyttämistä. Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry toteavat, että taksiautoilta voitaisiin edellyttää esimerkiksi tietyn ikärajan alittamista, jotta taattaisiin, että taksien turvavaruste- ja päästötoteutustavoitteet seuraisivat teknologian ja ajoneuvolainsäädännön kehitystä. **Helsingin Taksiautoilijat ry** toteaa, että valvonta ja toimenpiteet harmaan talouden estämisen osalta jäivät muistiossa liian pienelle huomiolle, on myös otettava huomioon huoltovarmuustekijät lakia valmisteltaessa.

Taksi Helsinki Oy tuo lausunnossaan esiin sen, että tehtäessä arviomuistiota taksiryttäjien tai heidän liiketoimintaansa tukevien ja pitkälti operoivien suomalaisten tilausvälitysyhtiöiden näkemyksiä, kokemuksia ja toteumia ei ole millään tasolla selvitetty tai tutkittu. Taksi Helsinki toteaa, että arviomuistiossa esitetyt luvut mm. harmaan talouden aiheuttamista veromenetyksistä eivät perustu tutkittuun tietoon vaan ovat kirjoittajien näkemyksiä asioista. Taksi Helsinki Oy näkee, että nyt arviomuistiossa esitetyt konkreettiset lainmuutosesitykset ovat oikeasuuntaisia mutta vaikutukseltaan täysin riittämättömiä.

Bolt huomauttaa seuraavista asioista:

- Taksinkuljettajan työ on matalan kynnyksen työpaikka. Kun potentiaalinen kuljettaja harkitsee uraa taksialalla hänellä voi samanaikaisesti olla muita työvaihtoehtoja. Siksi on äärimmäisen tärkeää löytää tasapaino tulevissa muutoksissa, jotta uusia tulokkaita ei karkoteta alalta ensikättelyssä.
- Taksi on pienen katteen liiketoimintaa. Siksi on tärkeää pitää mielessä, että jokainen uusi vaatimus tai kustannus kuljettajalle tai yrittäjälle johtaa todennäköisesti siihen, että osa poistuu alalta.
- Tiedonsiirron parantaminen turvallisuuden lisäämiseksi. Nykyistä järjestelmää, jossa CSV-tiedostoja lähetetään kuukausittain Traficomille tai järjestelmää millä tarkistetaan lupia, on parannettava huomattavasti.

Rahtarit ry toteaa, että Ajoluvan saannin edellytyksiin tulisi lisätä riittävä kielitaito, sen mittaamiseen voisi käyttää kansalaisuuteen vaadittavaa kielitaitoa. **Suomen Taksikoulutus Oy** ehdottaa, että taksinkuljettajan ajoluvan hakijoille ja taksiliikennelupaa varten liikenteestä vastaavalle henkilölle olisi yleinen kielitaitovaatimus taso 3.



Täsmä Koulutuspalvelut Oy näkee, että arviomuistion valmisteluvaiheissa koulutusorganisaatiot on jätetty sidosryhmien ulkopuolelle tai mukaan on valittu vain tiettyjä koulutusorganisaatioita. Täsmä Koulutuspalvelut jatkaa toteamalla, että jatkossa olisi hyvä ottaa koulutusorganisaatiot mukaan taksisääntelyn kehittämistyöhön ja koulutuksien sisällön suunnitteluun. Täsmä Koulutuspalvelut toteaa lopuksi, että taksinkuljettajille tulisi jatkossakin tarjota saman tyyppisiä jatkokoulutuksia kuin kuorma- ja linja-auton kuljettajille.



Liite 1. Lista lausunnonantajista

1. Ajovarma Oy
2. Ali Hosseini, taksiautoilija
3. AMIK Oy
4. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
5. Autokangas
6. Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry
7. Bolt
8. Elinkeinoelämän keskusliitto EK
9. Epic Autokoulu Oy
10. Ewooks
11. Finn Frogne A/S
12. Halme Juha, taksiyrittäjä
13. Harjavallan Seudun Invalidit ry
14. Harjavallan Seudun Invalidit ry, Lounais-Suomen Lihastautiyhdistys ry ja Satakunnan Neuroyhdistys ry
15. Heikkinen Hannu, sivutoiminen taksiyrittäjä
16. Helsingin kaupunki
17. Helsingin Satama Oy, Matkustajaliiketoiminta
18. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
19. Helsingin Taksiautoilijat ry
20. HUS Kuntayhtymä, Valmiuskeskus
21. Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy
22. Hämeen Taksiyrittäjät ry ja Itä-Suomen Taksiyrittäjät ry
23. ICABS 24Service
24. Ilmatieteen laitos
25. Invalidiliitto ry
26. ITS Finland ry
27. Kansaneläkelaitos
28. Kaskinen & Hyvärinen
29. Keskipohjalaiset Kylät ry
30. Keski-Suomen hyvinvointialue
31. Kilpailu- ja kuluttajavirasto



32. Koskenoja Miro
33. Kuhmon kaupunki
34. Kuluttajaliitto ry
35. Lahden Aluetaksi Oy
36. Lahden Aluetaksi Oy, Koulutus
37. Lahden taksiautoilijat ry
38. Lapin Matkailuelinkeinon liitto
39. Lapin Taksiryttäjät ry
40. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
41. Linja-autoliitto ry
42. Lounais-Suomen aluehallintovirasto, Työsuojelun vastuualue
43. Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
44. Näkövammaisten liitto ry
45. Oikeusministeriö
46. Okkonen Elias
47. Onnettomuustietoinstituutti OTI
48. Opetus- ja kulttuuriministeriö
49. Opetushallitus
50. Oyemakinwa Tayelolu
51. Pohjan Group Oy
52. Pohjois-Karjalan hyvinvointialue
53. Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ry
54. Poliisihallitus
55. Rahtarit ry
56. Rumpunen Pentti
57. Satakunnan hyvinvointialue
58. Semel Oy
59. Sisäministeriön poliisiosasto
60. Sosiaali- ja terveysministeriö
61. SunTaksi Oy
62. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
63. Suomen Kuntaliitto ry
64. Suomen Palvelutaksit ry
65. Suomen Taksikoulutus Oy
66. Suomen Taksiliitto ry
67. Suomen Yrittäjät
68. Taksi Hannu Hiisilä



69. Taksi Helsinki Oy
70. Taksi Rovaniemi
71. Taksiliikenteen Työnantajat Ry
72. Taxitec Oy
73. Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry
74. Tietosuojavaltuutetun toimisto
75. Titec Oy
76. Tolkki Simo
77. Trafore Oy, Rautio Mika
78. Trafore Oy, Toimitusjohtaja
79. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes
80. Tyks Ajopoli ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys
81. Työ- ja elinkeinoministeriö
82. Täsmä Koulutuspalvelut Oy
83. Uber Finland Oy
84. Uudenmaan Taksiryttäjät Ry
85. Vaittinen Markku
86. Valtioneuvoston kanslia, strategiaosasto
87. Valtiovarainministeriö
88. Vammaisfoorumi ry
89. Vanhusasiavaltuutettu
90. Vantaan kaupunki
91. Verohallinto, Asiakkuusyksikkö
92. Verohallinto, Harmaan talouden selvitysyksikkö