

18.06.2024

POL-2024-78768

Liikenne- ja viestintäministeriö

[kirjaamo.lvm@gov.fi](mailto:kirjaamo.lvm@gov.fi)

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 24.5.2024, VN/35525/2023

## **Poliisihallituksen lausunto taksisääntelyn arviomuistiosta**

### **1 Lausuntopyyntö**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Poliisihallitukselta lausuntoa taksisääntelyn arviomuistiosta.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu arviomuistio taksilainsäädännön muutostarpeista. Arviomuistiossa esitellään taksimarkkinoiden ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia sekä esitetään erilaisia muutosehdotuksia. Arviomuistiossa tarkastellaan ensisijaisesti sääntelyn mahdollistamia keinoja vaikuttaa alan toimintaan ja toimijoihin. Muistiossa arvioidaan taksialaa koskevia liikenteen palveluista annetun lain säännösten ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien määräysten muutostarpeita. Säädosmuutosehdotusten lisäksi arvioidaan 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.

### **2 Poliisihallituksen lausunto**

Tämä lausunto on koko poliisihallinnon yhteinen ja sen laadintaan ovat osallistuneet Poliisihallituksen liikenneturvallisuuden ja lupahallinnon vastuualueiden lisäksi kaikki poliisilaitokset sekä Keskusrikospoliisi.

Poliisiyksiköiden nostoista on lausuntoon kirjattu yksittäisiäkin havaintoja, arvioita ja ehdotuksia.

Toteamme aluksi yleisesti, että taksisääntelyn arviomuistio on hyvin valmisteltu ja perusteltu.

#### **2.1 Ajoluvan saamisen estävät rikokset (arviomuistion luku 2.2)**

Ajoluvan saamisen estävien rikosten laajentaminen koskemaan hyvämaineisuuden estävien rikosten lisäksi myös RL 36 ja 37 luvun petosrikoksia tai maksuvälinerikoksia sekä RL 41 luvun mukaisia aserikoksia lisäisi asiakkai-

den kokemaa turvallisuuden tunnetta. Rikoslain 36 ja 37 luvun rikosten lisääminen vaikuttaa myös harmaan talouden torjumiseen kuljettajien luotettavuuden parantuessa.

Muun muassa Poliisihallituksen lupahallinnon vastuualue pitää kannatettavana taksilainsäädännön muutosehdotuksia koskevassa arviomuistiossa esitettyä lisäystä taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen esteenä olevista rikoksista. Lupavalvonnan ja rikosten ennalta estämisen näkökulmasta nimenomaan ennakkollinen valvonta on tehokkain puuttumiskeino. Arviomuistiossa esitetään mm. ase-, petos- ja maksuvälinerikoksia koskevaa muutosta liikenteen palveluista annettuun lakiin, jolloin taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi muodostuisivat myös nämä rikokset. Jatkotyössä olisi hyvä selvittää, olisiko luvan saamisen esteenä olevien rikosten joukkoon 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. Huolimatta siitä mikä tällaisten tekojen kokonaismäärä hakijoiden joukossa on, niin jo viestillä seuraamusten tiukkenemisestä tulee olemaan suuri merkitys luottamuksen palauttamisessa.

Eräiden poliisilaitosten lausunnoissa todettiin, että aserikosten sekä petos- ja maksuvälinerikosten huomioimista ajoluvan saamisen esteenä pidetään tärkeänä uudistuksena matkustajien turvallisuuden ja kuljettajien luotettavuuden parantamiseksi. Etenkin päihtyneiden matkustajien kanssa voi helposti syntyä tilanteita, joissa matkustajan päihtymystä on mahdollista käyttää hyväksi esimerkiksi petos- ja maksuvälinerikosten tekemisessä.

Lisäksi esitettiin, että myös laitton uhkaus sekä vainoaminen olisivat esteenä ajoluvan saamiselle, asiakkaiden turvallisuuden ja alan uskottavuuden parantamiseksi.

## 2.2 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen (arviomuistion luku 2.3)

Aiemmin kohdassa 2.1 mainittujen rikosten ollessa esteenä luvan saamiselle, niiden perusteella pitäisi poliisilla olla mahdollisuus peruuttaa kyseinen ajolupa myös kokonaan. Nykyään poliisi voi päättää taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisesta määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi. Vaikkakin käytännössä samaan lopputulokseen päästäisiin sillä, että ajolupa peruutettaisiin määräaikaisen ajoluvan viimeiseen voimassaolopäivään saakka, eikä sitä enää palautettaisi, olisi kokonaan peruuttamisen mahdollisuus todennäköisesti vaikuttavuudeltaan tehokkaampi. Lisäksi ajoluvan mahdolliselle uudelleen myöntämiselle tulisi kokonaan peruuttamisella ja siihen johtaneiden tekojen vakavuudella olla myös oma merkityksensä.

Poliisilaitosten Poliisihallitukselle toimittamissa lausunnoissa on tämän lisäksi kiinnitetty huomiota siihen, että ajolupa voidaan peruuttaa väliaikaisesti

ainoastaan niissä tilanteissa, joissa on todennäköistä, että ajoluvan haltija on syylistynyt liikennepalvelulain 25 §:n 3 momentin 1 kohdassa säädettyyn rikokseen. Näitä ovat rikoslain 17 luvun 18 §:ssä tarkoitettuun sukupuoliseiveellisyttä loukkaava kuvan levittäminen, 20 luvun seksuaalirikokset, 21 luvun 1–3 tai 6 §:ssä tarkoitettu henkeen tai terveyteen kohdistuva rikos, 25 luvun 3 §:ssä tarkoitettu ihmiskauppa ja 3 a §:ssä tarkoitettuun törkeä ihmiskauppa, 31 luvun 2 §:ssä tarkoitettu törkeä ryöstö ja 50 luvussa tarkoitettu huumausainerikos.

Lausunnoissa todetaan, että liikenteessä on paljon kuljettajia, joita epäillään esimerkiksi pahoinpitelystä, mutta heidän ajolupaansa ei ole mahdollista peruuttaa ennen syyksilukevaa tuomiota. Näin ollen 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 syylistynyt säännöksissä tarkoitettuun rikokseen ja lisävaatimus matkustajien turvallisuuteen liittyen täyttyy.

Poliisin tehtäviin kuuluu taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen liikenteen palveluista annetun lain 246 §:n mukaisesti. Poliisihallitus kannattaa sitä, että jatkossa selvittäisiin erikseen tarkemmin taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja. Poliisilla tulee olla riittävät ja tehokkaat keinot puuttua jälkikäteisen valvonnan muodossa voimassaoleviin lupiin. Vain tällä tavalla ennakkollinen ja jälkikäteinen valvonta muodostavat yhdessä toimivan valvonnan kokonaisuuden. Olisi hyvä selvittää valvontamahdollisuuksia ja keinoja esimerkiksi tilanteissa, joissa taksinkuljettajan ajoluvan haltijan ammattitaito tai kielitaito on selkeästi puutteellinen. Tällä tarkoitetaan tilanteita, joissa matkustaja mahdollisesti itselleen vieraassa paikassa joutuu avustamaan kuljettajaa tai käyttämään ainoastaan itselleen vierasta kieltä. Matkustajalta ei voida edellyttää esimerkiksi englannin kielen taitoa taikka kykyä neuvoa taksinkuljettajalle matkareittiä.

Taksinkuljettajan ajoluvan pysyvä peruuttaminen olisi perusteltua mahdollistaa kaikkein vakavimpien rikosten kohdalla erityisesti matkustajaturvallisuuden edistämisen tarkoituksessa.

Poliisihallitus kiinnittää huomiota edellä mainitun lisäksi myös seuraaviin yksittäisiin lainsäädännön muutostarpeisiin jo tässä vaiheessa.

Tällä hetkellä 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 ajo-lupa haltuunsa ja että luvanhaltijan laiminlyönnillä olisi rangaistusseuraamus. Tällaisen sääntelyn avulla saataisiin tehostettua ajolupien haltuunottoa ja kyettäisiin siten nykyistä paremmin puuttumaan tilanteisiin, joissa taksin kuljettamista jatketaan luvan peruutta-

misesta huolimatta ja esimerkiksi matkustajia harhautetaan käyttämällä peruutettua taksinkuljettajan ajolupaa osoituksena taksin kuljettamisen oikeudesta.

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 sillä perusteella, että henkilökohtainen lupa on luovutettu toisen käyttöön harhauttamisen tarkoituksessa.

Ajokorttilaissa säädetään mm. ajokieltoon määräämisestä. Ajo-kieltoon voidaan määrätä mm. eräisiin rikoksiin syyllistymisen seurauksena. 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.

Näillä muutoksilla saattaisi aluksi olla vaikutusta kuljettajien saatavuuteen, mutta pidemmällä aikavälillä muutoksilla olisi positiivinen vaikutus alan luotettavuuteen.

### 2.3 Taksinkuljettajan koulutus (arviomuistion luku 2.4)

Taksinkuljettajan koulutusta esitetään muutettavan siten, että kaikilta alalle tulevilta edellytetään pakollisen taksinkuljettajan koulutuksen suorittamista, joka pitäisi pitää sisällään myös erityisryhmien kuljettajien koulutuksen. Erityisryhmien kuljettajakoulutukseen tuleekin kiinnittää erityistä huomiota. 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. Myös luottamus taksinkuljettajiin saattaisi tämänkin muutoksen avulla palautua tai ainakin parantua.

### 2.4 Taksinkuljettajan koe (arviomuistion luku 2.5)

Taksinkuljettajan kokeen luotettavaan suoritukseen tulee kiinnittää huomiota vilpin ehkäisemiseksi. Ehdotetut muutokset ovat oikean suuntaisia. Kojeella taataan kuljettajien laatu ja luotettavuus.

Arviomuistioon kirjatun ulkopuolelta nostettiin poliisilaitosten lausunnoissa esille havainto, 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.

## 2.5 Hyvämaineisuuden estävät rikokset (arviomuistion luku 3.2)

Lausuttu kohdassa 2.1.

## 2.6 Yrittäjäkoe (arviomuistion luku 3.3)

Poliisihallitus kannattaa ehdotusta siirtää vastuu yrittäjäkokeen järjestämisestä Traficomille. Sen lisäksi kannatamme sitä, että vilppi yrittäjäkokeessa johtaisi määräaikaiseen kieltoon osallistua kokeeseen.

## 2.7 Koulutusorganisaatioiden valvonta (arviomuistion luku 3.4)

Ei lausuttavaa.

## 2.8 Värilliset rekisterikilvet (arviomuistion luku 4.2)

Taksien tunnistettavuudella on huomattava vaikutus taksialan luotettavuuteen ja maineeseen. Värillisellä rekisterikilvellä saattaisi olla oma vaikutuksensa erityisesti taksinkäyttäjän näkökulmasta. Poliisin suorittaman valvonnan osalta viittaamme kohtiin 2.9 ja 2.10 ja niissä esitettyihin näkemyksiimme teknisen valvonnan ja liikenneluparekisterien tehokkaamman käytön mahdollisuudesta. Rekisterikilven ulkonäöllä ei siten olisi meille merkitystä (esimerkiksi jokaiseen poliisiautoon asennetulla rekisterikilpiä lukevalla videovalvontalaitteistolla REVIKAlla suoritettava valvonta ei edellytä väriltään poikkeavan rekisterikilven käyttämistä).

## 2.9 Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan (arviomuistion luku 4.3)

Kannatamme tätä ehdotusta varauksetta.

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, helpotaisi merkittävästi toiminnanharjoittajan tunnistamista pelkän rekisterinume-

ron perusteella ja vahvistaisi valvonnan kohdentamista ja suorittamista. Samalla varmistuisi se, että ajoneuvon käyttötarkoitus on merkitty rekisteriin oikein.

#### 2.10 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan (arviomuiston luku 4.4)

Ajoneuvon rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan vahvistaisi viranomaisvalvontaa. Tienvarsitarkastuksissa voitaisiin tarkistaa liikenneluvan voimassaolo rekisteritunnuksen perusteella nykyistä nopeammin, mahdollisesti jo nykyisin käytössä olevan kameravalvonnan ja -tekniikan avulla.

Poliisilaitosten lausunnoissa todettiin muun muassa, että rekisteritunnuksen kytkeminen taksiliikennelupaan on heidän näkemyksensä mukaan yksi parhaimmista muutosehdotuksista. Muutoksen myötä voitaisiin valvoa sitä, että taksinkuljettajalla tai hänen työnantajallaan on voimassa oleva taksiliikennelupa, joka oikeuttaa harjoittamaan taksiliikennettä tienvarsitarkastuksen kohteena olevalla ajoneuvolla. Voimassa oleva sääntely ei tätä mahdollista. Ehdotus mahdollistaisi lisäksi sen, että ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella tehdyn kyselyn vastauksena saataisiin tiedot esimerkiksi siitä, onko kyseinen ajoneuvo ilmoitettu käytettäväksi taksiliikenteessä, mikä yritys kyseisellä ajoneuvolla taksiliikennettä harjoittaa ja onko toimijalla voimassa oleva taksiliikennelupa.

#### 2.11 Julkiset tiedot taksitoimijoista (arviomuiston luku 4.5)

Ei lausuttavaa.

#### 2.12 Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista (arviomuiston luku 4.6)

Poliisihallitus pitää erinomaisena ehdotusta, jossa hallinnollisen sanktioinnin piiriin tulisi niin taksivalaisimen puutteellisuus kuin hintojen ilmoittamisen puutteistakin. Tällaiset uudistukset tehostaisivat valvontaa ja niillä olisi väärinkäytöksiä ennalta estävä vaikutus.

Poliisihallitus tekee tiivistä yhteistyötä kunnallisten pysäköinninvalvontojen kanssa. Sieltä saatujen tietojen mukaan ei ole mitenkään harvinaista, että taksiliikenteeseen käytettyjä ajoneuvoja, joissa on taksivalaisin, pysäköidään hyvinkin pitkiä aikoja taksiasema-alueella (liikennemerkillä C41 osoitettu alue). Ajoneuvot voivat olla taksiasema-alueella pysäköitynä päiviä ilman, että niillä ajetaan. Kyse on siis tapauksista, joissa ajoneuvoa ei tosiasiassa pysäköintihetkellä käytetä taksiliikenteeseen, mutta taksivalaisinta käyttämällä se voidaan pysäköidä taksiasema-alueelle. Poliisihallitus ehdottaakin jatkovalmistelussa pohdittavaksi liikennemerkkin C41 selityksen muuttamista. Selitykseen voisi lisätä pysäköinnille aikarajoituksen, joka vastaisi esimerkiksi työvuoron pituutta. Toinen vaihtoehto olisi selkeyttää liikenteen-ohjauksessa käytettäviä keinoja niin, että taksiasema-alueella tapahtuvan pysäköinnin enimmäisaikaa voisi rajoittaa lisäämällä liikennemerkkiin C41 lisäkilven H18 (aikarajoitus).

### 2.13 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen (arviomuistion luku 5.3)

Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamista emme näe tarpeelliseksi, jos ajoneuvojen rekisteritunnukset ja liikenneluvat kytketään toisiinsa ja tekniikkaa voidaan hyödyntää lupien valvonnassa. Lisäksi tulisi huolehtia siitä, että kaikista taksimatkoista jäisi vertailujälki sähköiseen muotoon.

### 2.14 Ajovuoroista sopiminen (arviomuistion luku 6.2)

Mahdollisia ratkaisuja taksipalveluiden saatavuuden lisäämiseen tai ylläpitämiseen haja-asetus alueilla voisi olla ensinnäkin markkinaehtoinen päivystys, jonka taksiyrittäjät toteuttaisivat keskenään sopien, ja toiseksi julkisin varoin hankittava päivystys. Poliisitoiminnan kannalta järjestely olisi kannattava, koska sillä olisi vaikutusta niin yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen, kuin liikenneturvallisuuteenkin muun muassa rattijuopumusrikosten osalta. 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.

Eräissä poliisilaitosten lausunnoissa olisi toivottu erityisesti saatavuuteen liittyviä suunnitelmia ja kirjauksia arviomuistioon.

## 3 Loppuun yleisiä kysymyksiä

*Onko teillä muita kommentteja tai lisätietoja taksisääntelyyn liittyvän säädöshankkeen jatkotyössä huomioitavaksi?*

### 3.1 Kuljettajan ajopäiväkirjan valvonta

Vaikkakaan asia ei kuulu Liikennepalvelulain muutoksiin, niin haluamme nostaa esille sen, että voimassaolevan lainsäädännön perusteella ajopäiväkirjan oikeellisuutta voi valvoa vain Aluehallintoviraston työsuojelu.

Liikenneturvallisuuden kannalta myös poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tulisi voida sitä valvoa.

PTR:n (poliisi, tulli, rajavartiolaitos) osalta voitaisiin kuitenkin rajata valvontaoikeutta siten, että poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvoisivat vain sitä, että valvontatilanteessa pystyy esittämään ajopäiväkirjan ja että se olisi täytetty. Työsuojeluviranomainen valvoisi itse työajan noudattamista. Tämä vastaisi nykyistä tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä esim. linja-autojen kuljettajien osalta.

### 3.2 Tiedonhankinta taksimatkatiedoista

Arviomuistion kappaleessa 5 on käsitelty taksimatkastasta kerättäviä tietoja ja harmaan talouden torjuntaa. Keskusrikospoliisin näkemyksen mukaan tarkastelussa olisi hyvä huomioida myös se, että poliisilla voi olla tarve saada esimerkiksi taksimatkoja koskevia asiakastietoja rikosten estämiseksi, paljastamiseksi ja selvittämiseksi. Tietoja voidaan saada joko poliisilain tietojen saantia koskevien säännösten nojalla taikka takavarikon perusteella. On huomattava, että poliisin tarve tietojen saantiin koskee muitakin kuin harmaaseen talouteen liittyviä rikoksia.

Onko arviomuistioissa nostetut mahdolliset vaikutukset muutosehdotuksiin oikeansuuntaisia? Kun jatkovalmistelussa arvioidaan vaikutuksia tarkemmin, olisiko vaikutuksia syytä täydentää joillain näkökulmilla?

Onko arviomuistion nykytilan kuvausta koskevat osiot oikeansuuntaisia ja riittävän kattavia?

Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla tai tarpeellisilla tiedoilla?

Koetteko, että muistiossa esitetty arvio alalla nykyisin esiintyvistä haasteista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia ongelmia voitaisiin ratkaista?

Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

Poliisijohtaja

Sanna Heikinheimo

Poliisitarkastaja

Kari Onninen



Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 18.06.2024 klo 13:21. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaa-  
mosta.

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö  
[kirjaamo.lvm@gov.fi](mailto:kirjaamo.lvm@gov.fi)

Tiedoksi

Poliisihallitus, liikenneturvallisuuden vastuualue  
Poliisihallitus, valvonta- ja hälytystoiminnan vastuualue  
Poliisihallitus, poliisilakimies Visa Weckström