



Lausuntoyhteenveto: Hallituksen esitysluonnos liikennepalvelulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (taksit)



Sisällysluettelo

Lausuntoyhteenvedo: Hallituksen esitysluonnos liikennepalvelulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (taksit) 1

1. Johdanto	4
1.1. Yleistä.....	4
1.2. Esitysluonnoksen tavoitteita kannatettiin ja taksisääntelyn uudistaminen nähtiin tarpeellisena	4
2. Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset	5
2.1. Ehdotetut muutokset hyvämaineisuusedellytyksiin saivat kannatusta	5
2.2. Taksiliikenteen yrittäjäkoetta, vilppiä ja karenssia koskevat muutosehdotukset saivat kannatusta	7
3. Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu	9
3.1. Värillisiä rekisterikilpiä pääosin kannatettiin	9
3.1.1. Enemmistö edunvalvontajärjestöistä suhtautui kilpivaatimukseen myönteisesti	9
3.1.2. Julkisen tahon lausunnoissa kilpiin suhtauduttiin sekä positiivisesti että varauksellisesti	10
3.1.3. Välitysyhtiöiltä ja taksiyrittäjiltä sekä kannatusta että vastustusta kilpiä kohtaan	11
3.1.4. Muita huomioita ehdotetusta rekisterikilpisääntelystä.....	11
3.2. Ajoneuvon rekisteröinti ja liittäminen liikenneluvulle, julkiset tiedot sekä hintatietojen ilmoittaminen ennakolta	12
3.2.1. Ajoneuvon yksinomaisen hallinnan ja liikenneluvulle liittäminen vaatimuksen nähtiin tehostavan valvontaa, mutta aiheutti myös kysymyksiä	12
3.2.2. Hintatietojen ilmoitusvelvollisuuden muutoksia kannatettiin	14
4. Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot	15
4.1. Ehdotettu taksamittarivelvoite jakoi lausunnonantajien mielipiteitä	15
4.1.1. Julkisen sektorin lausunnoissa kritiikkiä taksamittarivelvoitetta ja sen vaikutusarviointia kohtaan.....	15
4.1.2. Taksamittarivelvoitetta kannatettiin edunvalvontajärjestöjen sekä yksityishenkilöiden ja pienimpien yritysten lausunnoissa	17
4.1.3. Välitysyhtiöiltä sekä kannatusta että vastustusta taksamittarivelvoitteesta	17
4.1.4. Liikennepalvelulain 15 a §:n mukaiset taksimatka kerättävät tiedot ja niiden säilytys	19
4.1.5. Muita huomioita taksamittarivelvoitetta koskevista lausunnoista	19
5. Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset	20
5.1. Uusien rikosten lisäämistä taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen esteeksi kannatettiin	20



- 5.2. Taksinkuljettajan koulutusvelvollisuuden palauttamiseen suhtauduttiin myönteisesti, osa lausunnonantajista kommentoi ehdotettua koulutuksen pituutta21

6. Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta.....23

- 6.1. Koulutusorganisaatioiden edellytysten muutosehdotuksia kannatettiin pääosin23
Liite 1. Lista lausunnonantajista25



1. Johdanto

1.1. Yleistä

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti 25.4.2025 lausuntokierrokselle hallituksen esitysluonnoksen eduskunnalle taksisääntelyn muuttamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja laajasti tahoilta, joiden toimintaan esitetyillä lakimuutoksilla olisi vaikutusta.

Lausuntoaikaa oli kuusi viikkoa ja lausuntoaika päättyi 6.6.2025. Esitysluonnos lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi -järjestelmän kautta. Lausuntopalvelun kautta jätetyt lausunnot ovat julkisia ja löytyvät palvelusta. Suoraan ministeriön kirjaamoon jätetyt lausunnot löytyvät valtioneuvoston hankeikkunasta osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM038:00/2024>

Lausuntoja saatiin yhteensä 150 kappaletta. Lausunnonantajat ovat listattu liitteessä 1. Osassa lausunnoista kommentoitiin vain yksittäistä esitysluonnoksen osiota, tai vaihtoehtoisesti taksisääntelyä hyvin yleisluontoisella tasolla käsittelemättä esitysluonnoksen muutosehdotuksia. Ministeriö sai yrityksiltä ja yrittäjiltä yhteensä 57 lausuntoa, julkisilta tahoilta ja viranomaisilta yhteensä 24 lausuntoa, edunvalvontajärjestöiltä yhteensä 43 lausuntoa sekä yksityishenkilöiltä yhteensä 26 lausuntoa. Edunvalvontajärjestöistä Keskuskauppakamari antoi oman lausuntonsa, ja lisäksi neljä keskuskauppakamariin kuuluvaa alueellista kauppakamaria omansa. Myös Suomen Taksiliitto ry antoi oman lausuntonsa, minkä lisäksi kymmenen Taksiliittoon kuuluvaa alueellista jäsenyhdistystä antoivat oman lausuntonsa. Yksityishenkilöiden lausunnoista osa on annettu yksityishenkilönä mutta osa ilmoitti toimivansa taksiryttäjänä, jolloin ne on huomioitu taksirytysten lausuntoina.

1.2. Esitysluonnoksen tavoitteita kannatettiin ja taksisääntelyn uudistaminen nähtiin tarpeellisena

Esitysluonnoksen ensisijaisena tavoitteena on luottamuksen ja turvallisuuden parantaminen taksialalla. Ehdotuksilla on suoraan tavoiteltu luottamuksen ja turvallisuuden lisäämistä, mutta ehdotukset kokonaisuutenakin pyrkivät lisäämään luottamusta taksialaan ja sitä kautta myös lisäämään turvallisuuden tunnetta. Lainsäädäntöhankkeen tavoitteeksi on hallitusohjelmassa asetettu myös edistää taksien saatavuutta, huomioida eri asiakasryhmät koko maassa sekä tehostaa taksiliikenteen valvontaa ja kitkeä harmaata taloutta.

Lausuntopalautteissa vallitsi laaja konsensus siitä, että ehdotuksen tavoitteet olivat kannatettavia ja taksisääntelyn uudistaminen nähtiin tarpeellisena. Useissa lausunnoissa nostettiin esille, kuinka taksimarkkinoiden nykytilanne on haasteellinen erityisesti takseja koskevan luotettavuuden sekä turvallisuuden osalta. Muun muassa **Taksi Helsinki Oy** kuvasi lausunnoissaan nykytilanteen ongelmia koskien kuljettajien osaamista sekä epäselvistä hinnoittelumalleista katsoen, että luottamus taksialaan olisi romahtanut. **Keskuskauppakamari** totesi lausunnoissaan taksialalla esiintyvän paljon harmaata taloutta ja luparikkomuksia, joiden valvonta on nykyisillä mekanismeilla vaikeaa. **Suomen kuntaliitto ry** katsoi esityksen tavoitteita tukeville toimille olevan selkeä tarve, sillä taksimarkkinoiden vapauttaminen on tuonut mukanaan ongelmia ja epäkohtia, jotka ovat heikentäneet alan luotettavuutta. Myös muun muassa **Kuluttajaliitto ry** katsoi, että haasteet



koetussa turvallisuudessa ja tyytymättömyydessä ovat kuluttajan näkökulmasta taksialan ongelmia. Myös **Bolt** piti lainsäädännön kokonaisarviointia tervetulleena, ja **Uber Finland Oy** suhtautui myönteisesti suunnitelmiin tarkastella mahdollisuuksia taksialan nykyaikaistamiseksi ja kehittämiseksi.

Osa lausunnonantajista totesi yleisellä tasolla, että esitysluonnoksen kokonaisuus ehdotettuine muutoksineen on kannatettava ja parantaisi merkittävästi kuluttajien luottamusta taksialaa kohtaan. Esimerkiksi **Suomen Taksiliitto ry**, **Lähitaksi Oy**, **Pohjanmaan kauppakamari** sekä **Pohjois-Suomen Taksiryttäjät ry** olivat tällä kannalla.

Osa lausunnonantajista nosti kuitenkin huolenaiheensa siitä, että esitysluonnoksessa ei huomioida riittämissä määrin tavoitetta edistää taksien saatavuutta. Muun muassa **Suomen Yrittäjät ry** kannatti hallitusohjelman ja säädöshankkepäätöksen mukaisia tavoitteita uudistukselle, mutta katsoi lausunnossaan, ettei esitysluonnoksessa ole käsitelty ratkaisuja taksien saatavuuden varmistamiseksi tai eri asiakasryhmien huomioimiseksi koko maassa. Myös **Suomen Kuntaliitto ry** huomautti, että hallitusohjelmassa lainsäädäntöhankkeen tavoitteeksi asetettu taksien saatavuuden edistäminen ja eri asiakasryhmien huomiointi koko maassa tulisi olla keskeisiä tavoitteita ja näkökulmia hankkeessa. Vastaavasti **Työ- ja elinkeinoministeriö** totesi, että hallitusohjelmassa todettuun taksien saatavuuden parantamiseen tulisi kiinnittää esityksessä huomiota.

Muutamit lausunnonantajat esittivät vaihtoehtoisia sääntelymalleja, joiden avulla hallitusohjelman ja säädöshankkeen tavoitteet tulisivat esitysluonnosta kattavammin huomioitua. **Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV)** katsoi lausunnossaan, etteivät kaikki esitysluonnokseen sisältyvät toimenpiteet kohdistu tarkoituksenmukaisella tavalla taksialan ongelmiin, ja se katsoi osan esitysluonnoksen toimenpiteistä vaikeuttavan alalle tuloa ja vähentävän kilpailua taksimarkkinoilla. KKV:n arvion mukaan merkittävä osa taksialan ongelmista liittyy niin sanottuihin katutakseihin, eli kadulta ja taksitolpalta otettuihin kyyteihin, joita ei ole tilattu sovelluksella ja joista ei ole sovittu etukäteen kiinteää hintaa. Sen mukaan taksialan lisäsääntely tulisi kohdentaa siten, että se puuttuu alalla havaittuihin todellisiin ongelmiin, eikä aiheuta tarpeettomia lisäkustannuksia sellaiselle osalle markkinaa, joka toimii nykyisellään kuluttajan kannalta hyvin. KKV ehdottaakin harkittavaksi vaihtoehtoa, jossa katutaksikyyteihin ja esimerkiksi sovelluksen kautta tilattaviin taksikyyteihin sovellettaisiin erilaista sääntelyä. **Helsingin kaupunki** niin ikään ehdotti lausunnossaan mahdollisuutta, jossa lainsäädännössä luokiteltaisiin vain alustaoperaattoreiden sovelluskyytejä ajavat erikseen muista taksiliikenteen harjoittajista.

2. Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

2.1. Ehdotetut muutokset hyvämaineisuusedellytyksiin saivat kannatusta

Esitysluonnoksessa ehdotettiin muutettavaksi liikennepalvelulain 8 §:ää siten, että liikenneluvan myöntämisessä tehtävässä hyvämaineisuusarvioinnissa huomioitaisiin luvanhaltijan syyllistyminen myös rikoslain 20 luvun mukaisiin seksuaalirikoksiin sekä rikoslain 21 luvun henkeen ja terveyteen kohdistuviin rikoksiin. Lisäämällä henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä seksuaalirikokset myös osaksi hyvämaineisuuden arviointia, tuomio näistä rikoksista vaikuttaisi taksinkuljettajana toimimisen lisäksi myös taksiryttäjänä toimimiseen sekä muiden henkilö- ja tavaraliikennelupien



saantia, joiden arvioinnissa käytetään 8 §:n mukaista hyvämaineisuusarviointia. Lisäksi esitysluonnoksen mukaan hyvämaineisuuden arvioinnissa otettaisiin huomioon myös tiettyjä rikoslain 36 ja 37 mukaisia petos- ja maksuvälinerikoksia.

Ehdotetut muutokset liikenneluvan myöntämisestä hyvämaineisuuden perusteella saivat kannatusta lähes yksimielisesti. Lausunnoissa korostui vahva tuki ehdotetuille uudistuksille. Tätä perusteltiin kuluttajien sekä muiden taksipalveluiden asiakkaiden luottamuksen ja turvallisuuden tunteen lisäämisellä. Nimenomaisesti hallituksen esityksen lisäykset henkeen ja terveyteen liittyvistä rikoksista sekä seksuaalirikoksista hyvämaineisuuden arvioinnissa vaikuttavina tekijöinä saivat paljon kannatusta.

Lausunnonantajista **Suomen Taksiliitto ry** kannatti ehdotuksia koskien hyvämaineisuuden arviointia, todeten sillä voitavan parantaa turvallisuuden tunnetta. Taksiliitto kuitenkin myös huomautti, että esityksessä ei ole riittävästi tunnistettu haasteita sellaisten henkilöiden rikostaustan tarkastamiseen, jotka ovat asuneet vakituisesti ulkomailla ennen taksiliikenneluvan hakemista Suomessa. Tästä voi Taksiliiton mukaan seurata ongelmia hyvämaineisuuden tosiasiallisessa arvioinnissa. Taksiliiton lausuntoon yhtyivät **Taksi Helsinki Oy, White Star Taxi Oy, Jyväskylän Aluetaksi Oy, Pohjan Group** sekä useat muut taksitoimijat.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry kannatti esitystä kokonaisuudessaan, mukaan lukien hyvämaineisuuden arviointia koskevia muutoksia. Näin voidaan heidän mukaansa ehkäistä rikollisuuden pesiytymistä alalle ja parantaa alan turvallisuutta.

Viranomaistahojen lausunnoissa ehdotuksia pääosin kannatettiin. **Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikkö** kannatti lähtökohtaisesti esityksen ehdotusta harmaan talouden torjunnan tehostamisesta taksiliikenteestä, kuten hyvämaineisuuden arvioinnin laajentamista talousrikoksiin (veropetos, rahanpesurikokset). **Huoltovarmuuskeskuksen** mukaan tarkennetut vaatimukset luonnollisen henkilön hyvämaineisuudesta luvanvaraisessa liikenteessä lisäisivät asiakkaiden luottamusta ja vahvistavat heidän kokemustaan turvallisuudesta. Myös **Kansaneläkelaitos (Kela)** kannatti hyvämaineisuuden tarkempaa arvioimista asiakkaiden luottamuksen ja turvallisuuden vahvistamiseksi.

Alustatalouden toimijoilta tuli niin ikään kannatusta muutosehdotuksille. **Boltin** mukaan tavoite tiukentaa taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä on perusteltu erityisesti turvallisuuden, kuluttajansuojan ja harmaan talouden torjunnan näkökulmasta. Huomioitavien rikosten luettelon laajentaminen kattamaan esimerkiksi petokset, seksuaali- ja väkivaltarikokset olisi perusteltu toimenpide, joka vastaisi kansainvälisiä suosituksia ja ottaisi huomioon kansalaisten huolen taksialaan liittyvistä väärinkäytöksistä. Bolt kuitenkin piti tärkeänä varmistaa, että valvonta kohdistuu ensisijaisesti vakaviin ja toistuvasti esiintyviin rikkomuksiin, eikä vähäisiin rikkeisiin, joita voitaisiin käyttää perusteettomasti markkinoille pääsyn rajoittamisessa.

Esitystä kiiteltiin siitä, että se tarjoaisi tulevaisuudessa paremman tavan arvioida hyvämaineisuutta. **Keskuskauppakamarin** mukaan muutokset selkeyttäisivät hyvämaineisuuden tulkintaa, sillä oikeuskäsittelyissä liikennepalvelulaissa säädettyä luetteloa taksiliikenneluvan myöntämiseen vaikuttavista rikoksista ja rikkomuksista on pidetty tyhjéntävänä, eikä hyvämaineisuuden ole voitu katsoa vaarantuvan muiden kuin siinä mainittujen rikosten ja rikkomusten perusteella.

Esityksen vaikutuksia harmaaseen talouteen arvioi myös **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry**, jonka mukaan taksinkuljettajan ajoluvan ja taksiliikenneluvan lupaedellytyksiin (hyvämaineisuus)



tehtävät muutokset ovat tärkeitä harmaan talouden torjumiseksi sen lisäksi, mitä esityksellä saadaan aikaiseksi taksipalveluiden turvallisuuden lisäämiseksi ja taksiasiakkaisiin kohdistuvien rikosten ehkäisemiseksi. MaRa katsoi, että erityisesti petos- ja maksuvälinerikoksien lisäykset hyvämaineisuuden arviointiin vaikuttavina rikoksina olivat harmaan talouden torjunnan kannalta kannatettavia.

Edellä mainitun lisäksi lausunnoissa toivottiin joitain tarkennuksia ehdotuksen muotoiluun. **Suomen Kuntaliitto ry:n** mukaan jäi epäselväksi, miksi juuri valitut rikokset on asetettu rajaksi [hyvämaineisuuden arvioinnille] ja miten tämä määrä suhteutuu rikosten vakavuuteen. Suomen Kuntaliiton mukaan lainsäätäjän tulisi avata, miten rikosten laatu ja vakavuus vaikuttavat arviointiin, ja miten esimerkiksi seksuaalirikokset huomioidaan hyvämaineisuuden kokonaisarviossa.

Oikeusministeriö keskittyi lausunnossaan lakitekniisiin seikkoihin ja kiinnitti huomiota siihen, että lakiehdotuksessa viittaukset hyvämaineisuusarviointiin lisättäviin rikoksiin eivät sisältäneet säännösviittauksia, vaan kyseeseen tulevat säännökset mainittiin vasta perusteluissa. OM katsoi, että ehdotetussa 8 §:n muutoksessa olisi tarpeen pykälätasolla viitata kyseeseen tuleviin rikoslain säännöksiin ainakin petos- ja maksuvälinerikosten osalta.

2.2. Taksiliikenteen yrittäjäkoetta, vilppiä ja karenssia koskevat muutosehdotukset saivat kannatusta

Esitysluonnoksessa ehdotettiin muutettavaksi liikennepalvelulain 6 a §:ää siten, että jatkossa vastuu taksiliikenteen yrittäjäkokeen järjestämisestä siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) tehtäväksi. Tällä tavalla kokeiden järjestäminen olisi yhdenmukaista taksinkuljettajan kokeen kanssa.

Samassa yhteydessä esityksessä ehdotettiin, että liikennepalvelulain 246 a § 1 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Tällöin vilpillinen koe voitaisiin hylätä myös tilanteessa, jossa henkilö olisi ehtinyt suorittaa kokeen loppuun, ennen kuin vilpillinen toiminta havaittaisiin. Lisäksi yrittäjäkokeen järjestämisen siirtyessä viranomaisen vastuulle, myös kokeessa tapahtuvan vilpin seuraamussääntely koskisi yrittäjäkokeessa tapahtunutta vilppiä. Tämä toteutettaisiin lisäämällä liikennepalvelulain 246 a §:n 2 momenttiin taksinkuljettajan kokeen lisäksi, että määräaikainen kielto osallistua kokeeseen koskisi myös yrittäjäkokeessa todettua vilppiä.

Ehdotukset kokeen siirtämisestä ja vilppiä koskevista muutoksista saivat lähes yksimielisesti kannatusta lausunnonantaneilta tahoilta. **Suomen Taksiliitto ry** kannatti ja piti lausuntonsa mukaan välttämättöminä molempia muutosehdotuksia ja ehdotti lisäksi pidempää karenssiaikaa (12kk), ennen kuin kokeen saisi vilpillisen suorituksen jälkeen uusia. **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry** kannatti myös vilpillisen suorituksen jälkikäteistä hylkäämistä ja kannatti tämän lisäksi kiristyksiä vilpistä johtuviin karenssiaikoihin, ehdottaen nostoa kuuden kuukauden karenssiajasta 12 kuukauteen. **Keskuskauppakamari** kannatti ehdotusta kokeen siirtämisestä Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle ja piti tärkeänä kirjata lakiin, että koesuoritus hylättäisiin myös silloin, kun vilppi havaitaan vasta suorituksen jälkeen.



Alustataloustoimija **Bolt** kannatti lausunnossaan ehdotusta siirtää yrittäjäkokeiden järjestämisvastuu Traficomille. Tämä edistäisi yhtiön mukaan kokeiden yhdenmukaisuutta ja parantaisi valvonnan laatua. Keskitetty järjestelmä myös vähentäisi vilpin mahdollisuutta, joka on yhtiön mukaan nykyjärjestelmässä ongelma.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) kannatti esitystä ja nosti esiin vilpillisen toiminnan olevan uutisoinnin perusteella aito ongelma. KKV kuitenkin huomautti, että karenssi itsessään ei välttämättä ole riittävä keino poistamaan vilppitapauksia. Olennaista olisi, että todennäköisyys jäädä vilpistä kiinni on riittävän korkea, jolloin tästä syntyvä pelotevaikutus ehkäisee vilpillistä toimintaa.

Laajan kannatuksen lisäksi lausunnoissa tuotiin esiin myös muunlaisia huomiota. **Ammattiliitto Pro ry** huomautti, että taksinkuljettajien koulutusorganisaation hyväksynnän, taksinkuljettajan koulutuksen, täydennyskoulutuksen sekä taksiliikenteen yrittäjäkokeen siirtäminen Liikenne- ja viestintäviraston järjestettäväksi lisäisivät viraston työmäärää noin 1 henkilötyövuoden verran.

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) itse huomautti, että kokeen järjestämisen siirtyessä heidän vastuulleen virasto joutuu muuttamaan määräyksiään ja siksi siirtymäaikojen on oltava riittäviä.



3. Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu

3.1. Värillisiä rekisterikilpiä pääosin kannatettiin

Esitysluonnoksessa ehdotettiin lisättäväksi ajoneuvolain 99 §:ään uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin uuden erityisen rekisterikilven (taksikilpi) luovuttamisen edellytykset. Ehdotuksen mukaan taksikilven saisi luovuttaa vain sellaiselle ajoneuvolle, joka on rekisteröity sekä liitetty liikenneluvulle, siten kun liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentissa edellytetään. Lisäksi edellytettäisiin, että ajoneuvo ei olisi käyttö- tai ajokiellossa. Ajoneuvolain 101 §:ään lisättäisiin uudet 3 ja 4 momentit, joissa säädettäisiin taksikilpien pakollisesta käytöstä taksiliikenteessä ja ajoneuvon käyttökiellosta silloin, jos ajoneuvolla olisi taksikilpi, mutta sen käytön edellytykset eivät enää täyttyisi. Taksikilpien väärinkäyttö olisi jatkossa ajoneuvolain 194 §:n 1 momentin 4 kohdan mukainen ajoneuvorikkomus. Lisäksi säädettäisiin ajoneuvolakiin uusi 153 a §, jossa säädettäisiin, että ajoneuvon käyttökielto luvattomien taksikilpien takia estäisi ajoneuvon katsastuksen suorittamisen loppuun.

Värillisen taksikilven tavoitteena on lisätä taksiliikenneluvan saaneiden ajoneuvojen tunnistettavuutta ja tehostaa niiden valvontaa, ja näitä tavoitteita kannatettiin erittäin laajasti lausunnoissa. Noin kolme neljäsosaa kilpivaatimukseen kantaa ottaneista lausunnonantajista näki ehdotetun sääntelymallin tarkoituksenmukaisena tähän tavoitteeseen nähden. Lausunnonantajien näkemyksissä oli kuitenkin hajontaa. Kilpivaatimusta vastustaneet lausunnonantajat perustelivat näkemystään pääasiassa kilpivaatimuksen hallinnollisen taakan ja markkinoille tulon kustannusten kohoamisen perusteella sekä muun muassa siksi, että kilpivaatimus hankaloittaisi ajoneuvon osa-aikaista käyttöä taksitoimintaan.

3.1.1. Enemmistö edunvalvontajärjestöistä suhtautui kilpivaatimukseen myönteisesti

Enemmistö asiasta lausuneista edunvalvontajärjestöistä oli värillisten taksikilpien kannalla. Muun muassa **Suomen taksiliitto ry** kannatti ja piti välttämättömänä ehdotettuja muutoksia koskien uutta taksien erityistä rekisterikilpeä. Sen näkemyksen mukaan rekisterikilpeä koskevat uudet vaatimukset eivät nosta kynnystä ryhtyä taksiyrittäjäksi eikä niistä aiheutuva kustannus muodostu yrittäjille kohtuuttomaksi. Se katsoi myös, että erillinen taksikilpi ei myöskään estäisi osa-aikaista taksiliiketoiminnan harjoittamista, mutta sillä voitaisiin varmistaa, että myös osa-aikaisesti taksiliiketoimintaa harjoittavat tahot noudattavat jo nykyisin lainsäädännössä taksiliikenteelle asetettuja vaatimuksia. Taksiliiton ja sen jäsenjärjestöjen ohella myös muut asiasta lausuneet taksialan edunvalvontajärjestöt kannattivat ehdotettua kilpivaatimusta käytännössä yksimielisesti. **Suomen Palvelutaksit ry** kannatti erityisiä rekisterikilpiä, sillä niillä voitaisiin lisätä taksien tunnistettavuutta ja sen näkemyksen mukaan ehdotettu sääntely voisi helpottaa liikennöinnin valvontaa.

Keskuskauppakamari kannatti tavallisista rekisterikilvistä erottuvan taksikilven vaatimusta todeten, että rekisterikilpi on taksivalaisinta varmempi osoitus luvanvaraisesta taksista, sillä taksikilven luovuttaa viranomainen, kun taas taksikuvun voi käytännössä hankkia kuka tahansa. Vastaavasti sitä kannattivat myös **Kymenlaakson kauppakaari, Helsingin Seudun kauppakamari sekä Lapin kauppakamari**.



Kuluttajaliitto ry kannatti niin ikään kilpivaatimusta todeten, että taksikilven käyttöönotto voisi lisätä kuluttajan mahdollisuutta arvioida taksin luotettavuutta muiden esitysluonnoksessa ehdotettujen toimien ohella. Myös **Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry** kannatti uusia rekisterikilpiä, sillä ehdotettu käyttövelvollisuus tehostaisi viranomaisvalvontaa ja helpottaisi kuluttajien mahdollisuutta tunnistaa taksi, jolla on lupa-asiat kunnossa. Myös **Liikenneturva** kannatti taksikilpivaatimusta todeten, että erilliset taksikilvet hankaloittavat kuluttajien harhauttamista ja toimivat luotettavuutta lisäävänä tekijänä.

Erillistä kilpivaatimusta kannattivat myös asiasta lausuneet vammaisten etujärjestöt **Vammaisten naisten valtakunnallinen yhdistys- Rusetti ry**, **Näkövammaisten liitto ry** sekä **Förbundet Finlands Svenska Synskadade**. Muun muassa näkövammaisten liitto korosti lausunnossaan, että taksien erottuvuuden näkökulmasta rekisterikilven värin tulisi olla selkeästi erottuva, jotta osa heikkonäköisistä näkövammaisista voisi hyötyä siitä.

Edunvalvontajärjestöistä **Suomen Yrittäjät ry** suhtautui ehdotettuun kilpivaatimukseen kielteisesti todeten, että vaatimus olisi osaltaan päällekkäinen taksikupuvaatimuksen kanssa, joka on taksien tunnistamisessa asiakkaille selkeä ja kansainvälinen käytäntö. Sen näkemyksen mukaan taksivalaisimen käyttö ilman taksiliikennelupaa tulisi kuitenkin sanktoida. Myös esimerkiksi **ITS Finland ry** suhtautui erillisiin taksikilpiin varauksella todeten, että kilpien käyttöönotto tuntuisi osittain turhalta, kun tietojärjestelmästä saa reaaliaikaisesti haettua tiedot ajoneuvon luvista myös perinteisistä rekisterikilvistä.

3.1.2. Julkisen tahon lausunnoissa kilpiin suhtauduttiin sekä positiivisesti että varauksellisesti

Verohallinnon harmaan talouden torjunnan asiakkuusyksikkö piti kilpivaatimusta perusteltuna, sillä toteutuessaan se parantaisi yleisön ja viranomaisten mahdollisuutta havaita luvattomia takseja. Vastaavasti **Huoltovarmuuskeskus** näki ehdotuksen kannatettavana. **Sisäministeriö** piti ehdotettua sääntelymallia perusteltuna.

Myös alueelliset ja kunnalliset toimijat suhtautuivat kilpivaatimukseen taksamittarivelvoitetta suopeammin. Asiasta lausuneet **Päijät-Hämeen hyvinvointialue**, **Keski-Suomen hyvinvointialue** sekä **Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue** kannattivat ehdotettua kilpivaatimusta. Myös **Suomen Kuntaliitto ry** totesi pakollisen taksikilven helpottavan taksien tunnistamista ja viranomaisten suorittamaa valvontaa. Sen sijaan **Helsingin kaupunki** suhtautui ehdotettuun yleiseen kilpivaatimukseen kriittisemmin ja ehdotti sen sijaan, että taksikilvet voisivat olla eri väreisiä riippuen siitä, onko kyseessä sovellustaksi vai muunlainen taksi. Ehdotus kytkeytyi kaupungin lausunnossa laajempaan kokonaisuuteen, jossa sovellustakseja koskeva sääntely eriyttäisi omaksi kokonaisuudekseen, joita ei koskisi esimerkiksi taksamittarivelvoite.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) suhtautui ehdotukseen värillisistä rekisterikilvistä varauksellisesti. Sen mukaan on epäselvää, missä määrin kuluttajat kokevat nykyisin luvallisten taksien tunnistamisen ongelmaksi tai että käytetäänkö taksiliikenteessä ajoneuvoja, joita ei ole rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön. Lisäksi se huomautti, että takseissa on oltava nykyisin taksikupu, ja takseissa on usein myös teippaukset, jotka helpottavat taksin tunnistamista. KKV nosti lisäksi esille, ettei ehdotetulla sääntelyllä ei olisi merkittävää vaikutusta taksiliikenteen valvonnan kannalta, sillä valvontaa tekevät viranomaiset voivat jo nykyisellään tarkastaa rekisteritunnuksen perusteella, onko ajoneuvo rekisteröity asianmukaisesti. KKV:n lausunnossa



suhtauduttiin yleisesti ottaen varauksella taksialaan poikkeuksetta koskeviin muutoksiin, sillä sen näkemyksen mukaan kaikenkattavat muutosehdotukset voivat häiritä niitä taksimarkkinoiden osia alueita, jotka toimivat hyvin.

Myös **Liikenne- ja viestintävirasto Traficom** suhtautui ehdotettuun kilpivaatimukseen varauksella todeten, että käyttöönotolla voi olla vaikutuksia alalle tulon kynnykseen niiden hankkimisen aiheuttaessa uusia kustannuksia ja hallinnollisia tehtäviä. Lisäksi se korosti lausunnossaan, että värillisiin kilpiin liittyy myös viranomaistoimintaan vaikuttavia teknisempiä käytännön haasteita uuden kilpityypin käyttöönotosta aiheutuvien tietojärjestelmä- ja valmistusprosessimuutosten sekä lisääntyvän valvontatarpeen osalta.

3.1.3. Välitysyhtiöltä ja taksiryttäjiltä sekä kannatusta että vastustusta kilpiä kohtaan

Välitysyhtiöistä alustataloustoimijat **Uber Finland Oy** sekä **Bolt** vastustivat kilpivaatimusta. Boltin mukaan vaatimus rekisterikilvistä, yhdessä taksamittarivelvoitteen ja lisääntyneen hallinnollisen taakan kanssa johtaisi taksiryttäjien kustannusten nousuun tavalla, jota toimijat eivät voisi kattaa lisäämällä tehokkuuttaan. Uber Finland Oy:n näkemyksen mukaan vaatimus värillisistä rekisterikilvistä on päällekkäinen ja tarpeeton nykyisen lainsäädännön edellyttämän taksivalaisimen eli taksikuvun käytön kanssa.

Muut perinteisemmät taksinvälitysyhtiöt suhtautuivat ehdotettuun rekisterikilpivaatimukseen pääasiassa myönteisemmin. Esimerkiksi **Taksi Helsinki Oy** kannatti kilpivaatimusta, sillä se helpottaisi viranomaisten valvontaedellytyksiä ja vaikeuttaisi laittoman taksiliikenteen harjoittamisyrityksiä. Myös muun muassa **Taksi Loiste Oy:n** näkemyksen mukaan värillinen rekisterikilpi rajaisi pois liikenteestä sellaiset autot, joilla ei ole tosiasiallista lupaa, sillä rekisterikilven luvaton asentaminen ja käyttö olisi vaikeampaa kuin luvaton taksikuvun asentaminen ja käyttö.

Lisäksi kilpivaatimusta kannattivat muun muassa **Vantaan Taksi Oy, Lahden Aluetaksi Ot, Korpitaksi Oy, Tervia Logistiikka Oy** sekä **Pohjois-Suomen taksi Oy** sekä useat yksityishenkilöinä lausunnon antaneet taksiryttäjät.

Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy ei kannattanut lausunnossaan taksikilpiä, sillä pienissä taksirytyksissä ajoneuvo saattaa olla osin omistajan yksityiskäytössä, jolloin ei olisi tarkoituksenmukaista, että ajoneuvo olisi yksityisajossa tunnistettavissa taksiajoneuvoksi. **Tuomi Logistiikka** suhtautui kilpivaatimukseen varauksella tuoden esille, että kilven osalta ongelmaksi voi kuitenkin yhteiskunnan korvaamien kuljetusten osalta muodostua poikkeustilanteet, joissa palveluntuottajan on, esimerkiksi varsinaisen ajoneuvon ollessa huolettavana, käytettävä vara-ajoneuvoa.

3.1.4. Muita huomioita ehdotetusta rekisterikilpisääntelystä

Muut lausunnonantajaryhmät olivat osittain kriittisiä ehdotetulle kilpisääntelylle. **Täsmä koulutuspalvelut Oy:n** mukaan uuden taksikilven käyttöönotto aiheuttaisi lisäkustannuksia sekä ajoneuvon rekisteröinnin että mahdollisten muutostöiden osalta. Tämä olisi erityisen kuormittavaa pienryttäjille, joilla ei ole mahdollisuutta ylläpitää erillisiä ajoneuvoja eri käyttötarkoituksiin. Myös **Ajovarma Oy** suhtautui ehdotukseen varauksella viitaten aikaisemmin tuotettuun taksisääntelyn arviomuiotioon, jossa todettiin, ettei värillisten rekisterikilpien käyttöönotolla ei saavutettaisi



kovinkaan hyvää vaikuttavuutta. Ehdotettua sääntelyä kannattivat kuitenkin muun muassa **Titec Oy**, **Taxitec Oy**, jotka valmistavat mittauslaitelain mukaisia taksamittareita, sekä **Laatupalvelu TK Oy**, joka tarjoaa muun muassa taksiajoneuvojen lisälaitteasennuksia.

Lausunnoissa tuotiin esille myös teknisiä ja valvonnallisia huomioita rekisterikilpivaatimuksen osalta. **Poliisihallitus** totesi, että taksikilven kohdistuvaan valvontaa voitaisiin toteuttaa osana nykyistä liikennevalvontaa. Malli, jossa taksiautot, joilla on taksikilvet, mutta jotka eivät enää täytä niiden edellytyksiä, olisivat suoraan lain nojalla käyttökiellossa, on poliisille valvonnallisesti tuttu ja selkeä toimintamalli esimerkiksi verovalvonnasta. **Traficom** toi esille, että taksiliikenneluvan voimassaoloon voi tulla muutoksia värillisen taksikilven myöntämisen jälkeen, jolloin asian valvominen edellyttää vastaavaa valvontaa, kuin tälläkin hetkellä.

Oikeusministeriö teki lausunnossaan säädösteknisiä huomioita koskien ehdotettua taksikilpisääntelyä. Se toi esille, että ehdotettu ajoneuvolain 153 a §:ää tulee jatkovalmistelussa tarkastella laajemmin julkisen tehtävän siirtämisenä perustuslain 124 §:n mukaisesti muulle kuin viranomaiselle erityisesti sen osalta, katsotaanko jostakin voimassa olevasta sääntelystä seuraavan nyt ehdotettavan uuden julkisen hallintotehtävän hoitamiseen liittyvä rikosoikeudellinen virkavastuu siten kuin perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään edellyttänyt¹. Tämän lisäksi se huomautti esitysluonnoksessa viitattavan virheellisesti, että taksikilpien väärinkäyttö olisi jatkossa ajoneuvolain 194 §:n 2 momentin 4 kohdan mukainen ajoneuvorikkomus, vaikka tosiasiaa kyse 194 §:n 1 momentin 4 kohdasta.

Ammattiliitto Pro ry toi esille, että taksikilpien vaatima prosessi- ja järjestelmäkehitys aiheuttaisi vuosien 2026–2027 välisenä aikana noin 200 000 euron kehittämiskustannukset sekä vuotuisia ylläpitokuluja, joita ei ole arvioitu osana hallituksen esitysluonnosta. Se korosti laajemmin ehdotettujen muutosten aiheuttamia lisäkustannuksia Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille.

3.2. Ajoneuvon rekisteröinti ja liittäminen liikenneluvalle, julkiset tiedot sekä hintatietojen ilmoittaminen ennakolta

3.2.1. Ajoneuvon yksinomaisen hallinnan ja liikenneluvalle liittäminen vaatimuksen nähtiin tehostavan valvontaa, mutta aiheutti myös kysymyksiä

Esitysluonnoksessa ehdotettiin lisättäväksi liikennepalvelulain 17 §:n 2 momenttiin myös taksiliikenneluvan haltijan velvollisuus huolehtia, että ammattimaisessa henkilökuljetusliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo olisi luvanhaltijan yksinomaisessa hallinnassa ja että ajoneuvo olisi merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Tämän lisäksi esityksessä ehdotetaan, että ajoneuvo tulisi edellä mainitussa rekisterissä kytkeä kyseisen luvanhaltija liikennelupaan.

Vaatus yksinomaisen hallinnan vaatimuksesta jakoi lausunnonantajia. Yhtäältä vaatimusta kiiteltiin ja todettiin sen parantavan valvontaa. Toisaalta esitettyä kritisoitiin ja sen katsottiin hankaloittavan esimerkiksi elinkeinotoiminnan harjoittamista ja taksien saatavuutta.

¹ esim. (PeVL 53/2014 vp)



Suomen Taksiliitto ry kannatti ja piti lausuntonsa mukaan välttämättömänä liikennepalvelulain 17 §:ään ehdotettua uutta vaatimusta taksiajoneuvon liittamisestä liikenneluvalla sekä vaatimusta luvanhaltijan rekisteröimisestä ajoneuvon yksinomaiseksi haltijaksi. Perusteluina Taksiliitto totesi, että vaatimukset mahdollistaisivat tehokkaan valvonnan ja tehokkaasti estäisivät myös toisen lukuun liikennöintiä, mikä on Taksiliiton mukaan valitettavan yleistä tällä hetkellä. Taksiliitto nosti esiin laittomat lupakopiot, joita heidän mukaansa voi kopioida henkilö itse. Taksiliitto katsoi, että ehdotetut muutokset mahdollistaisivat valvonnan, että kaikki taksit harjoittavat liikennettä omalla liikenneluvallaan eikä näitä luovuteta eteenpäin.

Tehokasta valvontaa peräänkuuluttivat myös **Uudenmaan Taksiryttäjät ry, Lahden Aluetaksi Oy** ja **Lähtitaksi Oy**. Tehokkaan valvonnan lisäksi **Pohjan Group** kehui esityksen tuovan läpinäkyvyyttä verotukseen ja estävän taksiajoneuvojen väärinkäytön harmaan talouden välineinä.

Poliisihallitus kiitteli lausunnossaan muutosehdotuksia. Poliisihallitus siteerasi esityksen muotoilua ja tämän alle he totesivat liikennevalvonnan, harmaan talouden torjunnan sekä kuljetusrikollisuuden valvonnan näkökulmasta olevan erittäin tärkeää, että myös taksiliikenteen osalta toteutuvat esityksessä kerrotut erinomaiset ja selkeät vaatimukset, sekä selkeä prosessi.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry myös kannatti muutosehdotuksia ja totesi niiden parantavan harmaan talouden torjuntaa. MaRa katsoi muutosten helpottavan sekä vero- että poliisivalvontaa.

Alustatalousyhtiöistä **Bolt** taas suhtautui kriittisesti muutosehdotuksiin yksinomaisen hallinnan vaatimuksesta. Boltin mukaan tämä vähentäisi kaluston joustavaa käyttöä, erityisesti maaseudulla, missä ajoneuvoja hyödynnetään useaan eri tarkoitukseen. Tällainen vaatimus muodostaisi Boltin näkemyksen esteen monikäyttöisyydelle, nostaisi kustannuksia ja heikentäisi palvelujen saatavuutta – erityisesti alueilla, joilla taksien saatavuus on jo ennestään haasteellista. Bolt toivoi, että esityksessä harkittaisiin vaihtoehtoisia valvontakeinoja yksinomaisen hallinnan vaatimuksen sijaan. Tällä heidän mukaansa tämä rajoittaa ajoneuvojen monipuolista käyttöä. Bolt halusi korostaa, että kaikki joustavuuden rajoittaminen vaikuttaa kielteisesti taksien saatavuuteen.

Myös **Suomen Yrittäjät** esitti lausunnossaan kriittisiä huomioita muutosehdotuksista. Lausunnon mukaan rekisteröinti taksiluvanhaltijan yksinomaiseen käyttöön voisi vaikeuttaa erilaisten liiketoimintamallien mukaista yritystoimintaa. Vaikka jatkossa olisi mahdollista, että sama ajoneuvo olisi useamman taksiliikenneluvan haltijan omistajuudessa tai haltijuudessa, luvanhaltijan olisi aina liikenteeseen lähtiessä huolehdittava, että ajoneuvo on sillä hetkellä liitettyä ajossa olevalle liikenneluvalla. Lausunnon mukaan tämä heikentäisi käytännössä muun muassa osa-aikaisen yrittäjyyden tai sopimusperusteisesti, käyvän korvausten mukaisten tuotannontekijöiden (eli ajoneuvon) yhteisen käytön useamman taksiluvanhaltijan kesken.

Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue ei kannattanut ehdotusta yksinomaisen hallinnan vaatimuksesta. Hyvinvointialue katsoi, että ehdotus voisi rajoittaa elinkeinonvapautta ja esimerkiksi rajata yritysten mahdollisuutta erilaisiin alihankintaratkaisuihin. Tämän kaltaiset ratkaisut ovat hyvinvointialueen, tässä tapauksessa palvelujen tilaajan, näkökulmasta myös osa riskienhallintaa sekä yritysten sijaisjärjestelyjä (esimerkiksi laina- ja vara-autojen käyttö). Myös **Tuomi Logistiikka** esitti toiveen, ettei esityksessä olevilla muutoksilla hankaloitettaisi tai rajoitettaisi yhteiskunnan korvaamien kuljetusten toteuttamista tilanteissa, joissa palveluntuottajalta edellytetään vara-ajoneuvon tilapäistä käyttöä esimerkiksi varsinaisen ajoneuvon ylläpitäen rikkoutuessa tai ollessa huollossa.



Keskuskauppakamari piti tärkeänä, ettei yksinomaisen hallinnan vaatimus heikentäisi mahdollisuutta käyttää leasingautoja tai osamaksulla hankittuja ajoneuvoja taksiliikenteeseen eikä heikennä osa-aikaisesti taksia ajavien mahdollisuuksia liiketoimintaan. **Pohjanmaan kauppakamari** taas ilmoitti kannattavansa esitettyjä muutoksia.

Tietosuojavaltuutettu otti kantaa yksinomaisen hallinnan käsitteeseen todeten, että kyseinen käsite vaikuttaisi olevan altis väärinymmärryksille eikä sitä ole määritelty liikennepalvelulaissa.

3.2.2. Hintatietojen ilmoitusvelvollisuuden muutoksia kannatettiin

Esitysluonnoksessa ehdotettiin lisättäväksi liikennepalvelulain 152 § 1 momenttiin maininta kuljettajan vastuusta antaa tiedot taksimatkan hinnasta, sekä erillinen sanktiosäännös 152 § 1 ja 2 momentin vastaisesta toiminnasta. Tämän tarkoituksena on parantaa taksimarkkinoiden kuluttajansuojaa.

Ehdotukselle hintatietojen ilmoitusvelvollisuudesta annettiin lausunnoissa pääsääntöisesti positiivista palautetta, joskin myös jotain kritiikkiä esitettiin. Muutosten katsottiin parantavan kuluttajansuojaa ja olevan olennainen tekijä luottamuksen lisäämiseksi taksiliikenteessä. Lisäksi tällä katsottiin olevan muita positiivisia vaikutuksia, kuten yhteiskunnallisten velvoitteiden täyttäminen ja kilpailun reiluus.

Suomen Taksiliitto ry kannatti esitettyjä muutoksia koskien taksimatkan hinnoittelua ja hintatietojen esittämistä. Ennalta tilaamattomissa kyydeissä kuljettaja on tosiasiaa se henkilö, joka voi ilmoittaa kuluttajalle tarkemmat hintatiedot ja hinnan määräytymisen perusteet, minkä vuoksi ehdotettu muutos oli Taksiliiton mukaan kannatettava ja perusteltu. Samoin esitystä kannattivat ja edellä esitettyjä näkemyksiä toivat esiin myös muut taksitoimijat, kuten **Taxitec Oy**, **Pohjan Group Oy** ja **Levomäen Taksi**.

Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry piti ehdotusta perusteltuna viitaten siihen, että hintatietojen ilmoittamisessa ennen taksimatkaa on esiintynyt puutteita. Taksiasiakkaat ovat lausunnon mukaan kokeneet tulleen huijatuksi hinnoittelussa. MaRan mukaan liikenteessä on myös takseja, joissa ei ole lain edellyttämää hinnastoa näkyvillä, vaikka taksilla ajetaan muitakin kuin ennalta tilattuja kyytejä. Tällaisia takseja on lausunnon mukaan näkynyt esimerkiksi taksitolpilla.

Boltin mukaan muutosehdotuksessa tuotiin perustellusti esiin kuluttajien huolta hinnoittelusta ja taksien tunnistamisesta, mutta he huomauttavat silti ehdotuksen painottavan fyysisten tunnisteiden ja kiinteiden mallien palauttamista sen sijaan, että hyödynnettäisiin digitaalisten alustojen tarjoamaa läpinäkyvyyttä. Boltin mukaan mobiilisovellukset tarjoavat jo tällä hetkellä reaaliaikaisia hintatietoja, kuljettajan tunnistetietoja ja mahdollisuuden seurata matkaa ja Boltin näkemyksen mukaan nämä vastasivat kuluttajansuojaa koskeviin tarpeisiin tehokkaammin kuin ehdotetut fyysiset tunnisteet.

Viranomaispuolella **Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV)** kannatti ehdotusta. Hintaa koskevat erimielisyydet ja hinnoitteluun liittyvät vedätykset ovat yksi yleisimmistä kuluttajavalitusten aiheista, joita KKV kertoi saavansa taksialaa koskien. Sanktioiden lisääminen kannustaisi luvanhaltijaa ja kuljettajaa huolehtimaan hintatietojen oikeellisuudesta. **Poliisihallitus** taas lausui, että hinnaston puuttuminen tai sen epäselvyydet ovat poliisin, Traficom, Verohallinnon ja



Aluehallintoviranomaisten kanssa suoritetuissa yhteisvalvonnoissa olleet kolmanneksi yleisin puute taksiajoneuvoissa.

Oikeusministeriö (OM) kommentoi vastuun kohdistumisen jäävän osin epäselväksi. OM huomautti, että vastuun kohdistuminen luvanhaltijaan, välityspalvelun tarjoajaan tai kuljettajaan eri tavoin eri tilanteissa ei kuitenkaan ilmene selvästi säännöksestä. OM kiinnitti huomiota myös siihen, että uudessa 268 b §:ssä säädettäisiin mahdollisuudesta määrätä hallinnollinen seuraamusmaksu luvanhaltijalle tai kuljettajalle, mutta velvoite 152 §:n 1 momentissa koskisi myös välityspalvelun tarjoajaa, mutta että perusteluista ei ilmene, miksi tällainen ratkaisu olisi perusteltu.

4. Taksamittari ja taksimatkasta kerättävät tiedot

4.1. Ehdotettu taksamittarivelvoite jakoi lausunnonantajien mielipiteitä

Esitysluonnoksessa ehdotettiin lisättäväksi ajoneuvolain (21/2021) 13 §:ään uusi 7 momentti, jossa säädettäisiin, että taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa tulisi jatkossa olla aina mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari. Samalla ehdotettiin muutettavaksi liikennepalvelulain (320/2017) 15 a §:ää siten, että jatkossa luvanhaltija vastaisi siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytettäisiin mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittaria, ja että taksamittari keräisi jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa vähintään pykälässä mainitut tiedot.

Lausunnoissa vallitsi laaja yksimielisyys siitä, että taksamittarivelvoitteen osalta esitetyt tavoitteet harmaan talouden torjumisesta sekä verohallinnon valvonnan helpottamisesta olivat kannatettavia ja tarpeellisia. Mielipiteitä jakoi kuitenkin se, kuinka tehokas ja tarkoituksenmukainen ehdotettu taksamittareita koskeva sääntelymalli on suhteessa näihin tavoitteisiin, ja mitä mahdollisia vaikutuksia sillä olisi taksimarkkinan toimivuuteen laajemmin. Näkemyksissä oli merkittävää hajontaa eri lausunnonantajien ja ryhmien välillä.

4.1.1. Julkisen sektorin lausunnoissa kritiikkiä taksamittarivelvoitetta ja sen vaikutusarviointia kohtaan

Valtaosa asiaan kantaa ottaneista viranomaisista ja muista julkisen sektorin toimijoista ei pitänyt ehdotettua taksamittarivelvoitetta perusteltuna. Esimerkiksi **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** vastusti taksamittarivelvoitteen ulottamista koskemaan kaikkia takseja, sillä kuluttajan näkökulmasta taksamittarilla ei olisi merkitystä tilanteessa, jossa matkasta on sovittu etukäteen kiinteä hinta. Lisäksi KKV katsoi, ettei mittari myöskään tehokkaasti ehkäise hinnoitteluun liittyviä huijaustapauksia silloin, kun hinta perustuu mitattuun matkaan ja aikaan. KKV painotti lausunnossaan tarvetta välttää turhaan sääntelemästä niitä osia taksimarkkinoista, jotka toimivat hyvin. Se myös nosti esille yleisesti mahdollisuuden eriyttää sovelluspohjaisia taksikyytejä sekä perinteisiä takseja koskeva sääntely taksamittareiden lisäksi myös muunlaisten vaatimusten osalta.



Myös **työ- ja elinkeinoministeriö** ilmoitti, ettei se kannata ehdotettua taksamittarivelvoitetta vedoten vastaaviin perusteluihin kuin KKV, lisäten myös taksamittarin hankintaan liittyvien kustannusten nostavan todennäköisesti alalle tulon kynnystä ja vähentäen etenkin osa-aikaisten taksien alalle tuloa. Lisäksi se huomautti, että taksamittarivaatimus edellyttäisi myös kiinteähintaisissa kyydeissä taksinkuljettajalta jokaisen yksittäisen tilauksen tietojen merkitsemistä taksamittariin ennen kyydin alkamista. Tämä veisi kuljettajalta tietyn ajan, joka pitäisi allokoida kuljettajien työpäivään ja tilausten hyväksymiseen. Siten taksamittarin hankkimisen ja asentamisen lisäksi kertaluonteisten kustannusten lisäksi taksamittarista aiheutuisi jatkuvia ja pysyviä kustannuksia kuljettajien työajan käytön johdosta mittarin hallinnoinnista. TEM:n mukaan jatkovalmistelussa tulisi arvioida huolellisesti, voisiko taksamittarivaatimus vähentää kielteisellä tavalla osa-aikaisesti alalla toimivia taksiryittäjiä, jotka parantavat taksien saatavuutta etenkin kysyntäpiikkien aikaan ja pienillä markkina-alueilla, kuten syrjäseudulla. **Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)** ei vastustanut taksamittaria koskevaa ehdotusta, mutta totesi niin ikään lausunnossaan, että taksamittarin käyttöönotolla voi olla vaikutuksia alalle tulon kynnyskseen niiden hankkimisen aiheuttaessa uusia kustannuksia ja hallinnollisia tehtäviä. Lisäksi Traficom nostaa esille sen, ettei taksamittarin asentaminen ole välttämättä teknisesti mahdollista kaikkiin ajoneuvoihin, jotka on liikennepalvelulain mukaan sallittu käytettäväksi taksiliikenteessä.

Sen sijaan **Verohallinnon harmaan talouden torjunnan asiakkuusyksikkö** katsoi taksamittarivelvoitteen perustellusti mahdollistavan taksivalvontaan kohdistaman valvontaresurssin tehokkaamman käytön nykytilanteeseen verrattuna, sillä ilman taksamittarin tuottamaa yhtenäistä vertailuaineistoja valvontaresursseja joudutaan kohdistamaan enemmän pistemäisesti. Myös **Sisäministeriö** sekä **Huoltovarmuuskeskus** pitivät ehdotettua taksamittarisääntelyä perusteltuna.

Aiheeseen kantaa ottaneet alueelliset ja kunnalliset toimijat pääosin vastustivat tai suhtautuivat ehdotukseen kriittisesti. **Suomen Kuntaliitto ry** totesi, että Vuonna 2018 voimaan tulleen liikennepalvelulain esitöissä taksamittarin nähtiin estävän kiinteähintaisten palvelujen kehittämisen ja teknologisten innovaatioiden mahdollistamiseksi taksiliikenteen taksamittarivaatimuksesta siirryttiin teknologianeutraalimpaan sääntelyyn ja katsoi, että vastaava lähestymistapa on edelleenkin kannatettava. **Vantaan kaupunki** ei puoltanut ehdotettua taksamittarisääntelyä, sillä sen näkemyksen mukaan taksamittarin edellyttäminen estäisi uudenlaisen teknologian käyttämisen nykyisen rinnalla. **Helsingin kaupunki** ehdotti niin ikään, että yleisen taksamittarivelvoitteen sijaan taksamittarivelvoite ei jatkossakaan koskisi takseja, jotka ajaisivat vain sovelluskyytejä. Helsingin kaupunki esitti tässä yhteydessä sovellustakseja ajavien taksien luokittelemiseksi muista takseista lainsäädännöllisesti erillisiksi.

Keski-Suomen hyvinvointialue katsoi, että taksimatkojen hinnoitteluun vaaditun taksamittariston rinnalla tulisi huomioida myös muut luotettavasti matkaa mittaavat, alustaoperaattoreiden toteuttamat ratkaisut. **Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue** vastusti ehdotettua mittarivelvoitetta, sillä hyvinvointialueen kustantamien taksiajojen hinnoittelu on ennalta sovittua, eikä taksamittari ole niiden osalta tarpeellinen. Toisaalta **Päijät-Hämeen hyvinvointialue** katsoi, että taksamittarin pakollisuutta voidaan pitää perusteltuna toimena harmaan talouden torjunnan kannalta.



4.1.2. Taksamittarivelvoitetta kannatettiin edunvalvontajärjestöjen sekä yksityishenkilöiden ja pienimpien yritysten lausunnoissa

Selvä enemmistö lausunnon antaneista edunvalvontajärjestöistä asettui taksamittarivelvoitteen kannalle. **Suomen Taksiliitto ry** kannatti lausunnossaan ehdotettua taksamittarivelvoitetta, katsoen, että taksamittaria koskevat uudet vaatimukset ovat olennaisia valvonnan lisäämisessä sekä harmaan talouden torjumisessa. Lisäksi se katsoi lausunnossaan, ettei mahdolliset taksamittarin asennuksesta johtuvat lisäkustannukset olisi erityisen merkittäviä suhteessa toiminnan muihin menoihin. Ehdotettua taksamittarisääntelyä kannatti omissa lausunnoissaan myös kaikki kymmenen lausunnon erikseen antanutta Suomen Taksiliitto ry:n jäsenyhdistystä sekä muita paikallisesti toimivia taksialan edunvalvontajärjestöä. Taksialan edunvalvontajärjestöistä **Suomen Palvelutaksit ry** toivoi uudelleen harkittavaksi mahdollisuutta, jossa tiedon keruu mahdollistettaisiin applikaatiokyydeissä applikaation omistajan toimesta.

Keskuskauppakamari näki ehdotetun taksamittarivelvoitteen kannatettavaksi ja perustelluksi harmaan talouden torjumiseksi. Vastaavasti taksamittarivelvoitetta kannattivat myös lausunnon jättäneet alueelliset kauppakamariyhdistykset, kuten **Helsingin Seudun kauppakamari, Lapin Kauppakamari ja kymenlaakson kauppakamari**. Sen sijaan **Suomen Yrittäjät ry** näkee ehdotetussa sääntelyssä markkinoille tuloesteen muodostumisen riskin ja olisi toivonut esitettäväksi muita vaihtoehtoja kuin ehdotettu taksamittarivelvoite. Myös muun muassa **Maaseutupolitiikan MaalleKo-verkosto** ei nähnyt taksamittarivelvoitetta perusteltuina sellaisille takseille, joissa matkoihin liittyvä tiedonvälitys ja raportointi tapahtuu sujuvasti muilla laitteilla, kuten julkisen sektorin asiakkaiden tekemissä matkoissa saattaa tapahtua.

Ehdotettu taksamittarivelvoite sai myös kannatusta erityisesti lausunnon antaneiden yksityishenkilöiden sekä erittäin pienten yritysten joukossa. Suurin osa yksityishenkilöistä kertoi olevansa ammatiltaan taksinkuljettaja tai taksialan yrittäjä. Taksamittaria vastustettiin niissä taksiryttäjien lausunnoissa, joissa yrittäjällä ei ollut taksamittaria jo nykyisellään käytössä.

4.1.3. Välitysyhtiöiltä sekä kannatusta että vastustusta taksamittarivelvoitteesta

Suurin osa niin sanotusti perinteisistä taksinvälitysyhtiöistä kannatti ehdotettua taksamittarivelvoitetta. Esimerkiksi **Taksi Helsinki Oy** näki ehdotetun sääntelymallin mahdollistavan kattavan digitaalisen valvonnan maksuliikenteen ja verotuksen kannalta, palauttaen asiakkaiden luottamusta taksialalle. Lisäksi yritys ehdotti säädettäväksi, että taksamittarin keräämät tiedot talletettaisiin yhdenmukaisesti ja säännöllisesti tietojen keräämiseen ja luovuttamiseen luvan saaneeseen taksien tilausvälitysyhtiöön tai vaihtoehtoisesti suoraan Traficomiin, joka jo nykyiselläänkin toimii osaltaan tietojen kerääjänä. Myös **Jyväskylän Aluetaksi Oy** kannatti ehdotettua taksamittarivelvoitetta sanoen, että taksamittari mahdollistaa luotettavan ja vertailukelpoisen tiedonkeruun kaikista taksimatkoista tilauskanavasta riippumatta. Vastaavasti **Lähitaksi Oy** katsoi lausunnossaan taksamittarivelvoitteen olevan ainoa tapa varmistaa, että kaikki matkat, mukaan lukien yksityisajot ja muut kuin sovelluksen kautta tehty kuljetukset, tulevat asianmukaisesti dokumentoiduiksi. Taksamittarivelvoitetta kannatettiin myös muun muassa **Joensuun Taksi Oy:n, Pohjois-Suomen Taksi Oy:n, Taksikuutio Oy:n, sekä Vantaan taksi Oy:n** lausunnoissa.

Alustatalouspohjaiset välitysyhtiöt vastustivat lausunnoissaan ehdotettua taksamittarivelvoitetta. **Uber Finland Oy** totesi lausunnossaan, että sovelluspohjaisten ratkaisujen avulla kuluttaja saa



tiedon matkan hinnasta jo ennen kyydin vahvistamista ja sovellus tallentaa kattavasti tietoja matkan lähtö- ja saapumispaikasta, reitistä, maksutavasta, matkan kestosta sekä kuljettajan tiedoista tavalla, joka toteuttaa taksamittarivelvoitteen perusteltuja tavoitteita modernilla tavalla. Myös **Bolt** vastustaa ehdotettua taksamittarivelvoitetta todeten muun muassa, että pienille ja osa-aikaisille toimijoille velvoite aiheuttaisi huomattavan taloudellisen rasitteen ja voisi johtaa markkinoilta poistumiseen. Kustannukset olisi joko siirrettävä asiakkaiden maksettavaksi tai katettava yrityksen toimesta, mikä heikentäisi liiketoiminnan kannattavuutta. Boltin näkemyksen mukaan digitaaliset ratkaisut ovat myös valvonnan kannalta tehokkaampia ja tarkoituksenmukaisempia, eikä taksamittarien käyttöönotolle olisi näin perusteltua tarvetta.

Myös osa palveluntarjoajista vastusti ehdotettua taksamittarivelvoitetta. Muun muassa kuntien ja hyvinvointialueiden tilaamia ja kilpailuttamia kuljetuksia ajavat **Tuomi Logistiikka Oy** sekä **Tervia Logistiikka Oy** vastustivat ehdotettua taksamittarivelvoitetta, sillä vastaavassa palveluliikenteessä käytetään tällä hetkellä laajasti muun tyyppisiä laitteita tai järjestelmäsovelluksia, jotka tuottavat luotettavasti tarvittavaa tietoa kuljetuksista. Tällaiset kuljetukset ovat myös pääasiallisesti etukäteen kilpailutettuja, jolloin vaatimukset täyttävälle taksamittarille ei ole tarvetta. Ne katsoivat myös, että taksamittareiden hankinnasta aiheutuvat kustannukset tulisivat todennäköisesti vaikuttamaan hankittavien kustannusten hintaan.

Myös erityisiä kuljetuspalveluja tarjoava **HL CHARTER Oy Helsinki Limo** totesi lausunnossaan, että tilausajot, VIP- ja limousinetoiminta, koulukuljetukset ja muut yhteiskunnan kilpailuttamat henkilökuljetukset muodostavat erillisen liikenteen muodon suhteessa muuhun taksitoimintaan, jossa asiakassuhde on ennakoitu, kuljetus tilattu etukäteen, ja palveluntarjoaja valittu tiedossa olevin perustein. Tällaisessa toiminnassa tiukka julkinen valvonta, kuten tolppatoiminnassa, ei ole perusteltua eikä tarkoituksenmukaista.

Taksi Loiste Oy vastusti ehdotettua muutosta, todeten taksamittarivelvoitteen ja sen kautta toteutetun valvonnan olevan päällekkäistä sääntelyä alustatoimijoille, sillä ne ovat nykyään valtuutettuja lähettämään EU:n DAC7- direktiivin (Neuvoston direktiivi 2021/514) nojalla jokaisen yrittäjän/kuljettajan ajotulot verottajalle. Myöskään **Menevä Oy** ei kannattanut ehdotettua taksamittarivelvoitetta todeten, ettei taksamittari itsessään estä väärinkäyttömahdollisuuksia, eikä viranomaisilla ole riittäviä resursseja valvoa vastaavaa yksittäisiin ajoneuvoihin ja kuljettajiin kohdistuvaa sääntelyä kattavasti.

Taksialan teknisiä ratkaisuja tuottavat yritykset jakaantuivat näkemyksissään taksamittarivelvoitteesta. Taksitarvikkeita ja ajoneuvon lisävarusteita tarjoava **Titec Oy** katsoi, että taksamittarin pakollisuus kaikissa takseissa varmistaa yhdenmukaiset käytännöt ja läpinäkyvyyden. Sen näkemyksen mukaan taksamittarin käyttö ei estä hyvinkin erilaisia hinnoittelumalleja tai modernien sovellusten hyödyntämistä. Myös **Taxitec Oy:n** puolsi ehdotettua taksamittarivelvoitetta katsoen, että teknologianeutraalin lähestymistavan korvaaminen mittalaitedirektiivin täyttävillä taksamittareilla auttaa palauttamaan kuluttajien luottamusta takseihin. Sen sijaan ajopäiväkirjaratkaisuja tarjoava **Eworks** ei kannattanut ehdotettua mallia, koska sovelluspohjaiset palvelut keräävät jo nykyisin kaiken tarvittavan informaation valvontaa varten ja olennaiset tiedot ovat saatavilla viranomaisille tarkastuksia ja valvontaa varten ilman, että erillinen taksamittari olisi tarpeen.



4.1.4. Liikennepalvelulain 15 a §:n mukaiset taksimatka kerättävät tiedot ja niiden säilytys

Lausunnoissa tehtiin myös huomioita koskien liikennepalvelulain 15 a §:n taksimatka kerättävien tietojen sisältöä ja säilytystä.

Tietosuojavaltuutetun toimisto muistutti yleisen tietosuojasetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesta tietojen minimoinnin periaatteesta todeten, että henkilötietojen on oltava asianmukaisia ja olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeellista suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten niitä käsitellään. Tietosuojavaltuutetun toimisto katsoi, että ehdotettu 15 a §:n muotoilu ei vaikuttaisi olevan tietojen minimoinnin periaatteen mukaista. Se totesi, että 15 a §:ssä lueteltujen tietojen ei tulisi olla ei-tyhjentävä luettelo tiedoista, jotka taksamittareista vähintään kerättäisiin.

Verohallinnon harmaan talouden torjunnan asiakkuusyksikkö toi esille 15 a §:n 2 momentin sääntelyn koskien taksimatka kerättävien tietojen säilyttämistä. Lainkohdan mukaan tiedot tulee säilyttää kolmannen osapuolen hallinnoimassa tietokannassa, johon kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti. Verohallinnon asiakkuusyksikkö huomautti, ettei kolmatta osapuolta ei ole lain tasolla tarkemmin määritelty, eikä esitysluonnoksessa ei ole esitetty muutoksia tähän velvollisuuteen, eikä velvollisuuden laiminlyöntiä ole ehdotettu sanktioitavaksi. Jotkut lausunnonantajat, kuten **Suomen taksiliitto ry** ja **Lahden aluetaksi Oy** ehdottivat säännöstä muutettavan niin, että tietojen säilyttävänä kolmantena osapuolena toimiminen olisi jatkossa luvanvaraista toimintaa. **Myös Helsingin taksiautoilijat ry** katsoi, että kolmas osapuoli tulisi määritellä nykyistä muotoilua tarkemmin.

4.1.5. Muita huomioita taksamittarivelvoitetta koskevista lausunnoista

Lausunnoissa nousi esille myös taksamittarivelvoitteen valvontaan liittyviä teknisiä huomioita. **Poliisihallitus** totesi lausunnossaan, että poliisin toteuttaman tienvarsivalvonnan yhteydessä on ollut erittäin haasteellista valvoa, täyttääkö taksamittarin tai muun vastaavan laitteen säädöksen asettamat vaatimukset. Se toivoi tältä osin, että lakimuutoksen yhteydessä taksamittaria koskevat vaatimukset olisivat tältä osin niin selvät että valvonta olisi käytännössä mahdollista. **Ajovarma Oy** huomautti, että taksamittarin vaatimusten täyttymisen tarkastaminen tapahtuisi ehdotetulla mallilla vasta seuraavassa määräaikaikatsastuksessa, jolloin käytännössä taksia olisi voitu käyttää jo vuoden ajan, ennen kuin havaittaisiin, että taksamittari ei ole säädösten mukainen. Ajovarma ehdottaa tämän osalta, että taksamittarin asentamisen jälkeen ajoneuvo olisi esitettävä muutoksastukseen.

Lisäksi useissa lausunnoissa esitettiin toivomus taksamittarivelvoitteen siirtymäajan lyhentämisestä. Esimerkiksi **Suomen taksiliitto ry** katsoi, että taksamittarin siirtymäajan ei tulisi olla 3 kuukautta pidempi, sillä sen tietojen mukaan taksamittarimarkkinoilla ei ole tällä hetkellä markkinapuutetta, ja taksamittari on hankittavissa nopealla aikataululla. Myös **Taksi Helsinki Oy:n** näkemyksen mukaan ehdotettu siirtymäsäännös olisi tarpeettoman pitkä, sillä valtaosalla takseista on jo mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari.



5. Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

Esitysluonnoksessa ehdotettiin lisättäväksi uusia rikoksen tunnusmerkistöjä taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi. Lisättävät rikokset olisivat rikoslain 25 luvun 1–4 sekä 6–8 §:ssä tarkoitetut vapauteen kohdistuva rikokset, 29 luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut veropetokset, 36 luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut petokset, 37 luvun 8–9 §:ssä tarkoitetut maksuvälinepetokset sekä 41 luvun 1–2 §:ssä tarkoitetut ampuma-aserikokset ja 4–6 §:ssä tarkoitetut vaarallisen esineen hallussapitoon liittyvät rikokset.

Lisäksi esitysluonnoksessa ehdotettiin muutettavaksi liikennepalvelulain 25 §:ää siten, että taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen palautettaisiin taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi. Esityksen mukaan koulutuksen kesto olisi vähintään 21 tuntia ja sen tulisi sisältää opetusta matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista, kuljettajien oikeuksista ja velvollisuuksista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Taksinkuljettajan koulutusvaatimuksen yleissäännöksen lisäksi esitysluonnokseen sisältyi uusi väliaikainen liikennepalvelulain 26 b §, jonka mukaan taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi kuljettajan on suoritettava vähintään seitsemän tunnin kestoinen täydennyskoulutus. Ehdotetun täydennyskoulutuksen tarkoituksena on varmistaa, että kaikilla alalla olevilla taksinkuljettajilla on yhtenäiset perustaidot taksinkuljettajana toimimisesta.

Tämän lisäksi taksinkuljettajan koetta koskevaa sääntelyä ehdotettiin muutettavaksi vastaamaan ehdotettua taksinkuljettajan koulutuksen sisältöä. Esitetyn taksinkuljettajan koulutusvaatimuksen takia kansallisesti olisi tarpeen myös säätää muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta taksinkuljettajan kelpoisuudesta sekä kelpoisuuden hyväksyvistä viranomaisista. Kelpoisuuden hyväksyvä viranomainen olisi esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto.

5.1. Uusien rikosten lisäämistä taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen esteeksi kannatettiin

Uusien rikosten tunnusmerkistöjen lisäämistä taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi pidettiin laajasti kannatettavina taksiliikenteen luotettavuuden ja turvallisuuden lisäämiseksi.

Edunvalvontajärjestöt kannattivat ehdotettuja lisäyksiä 25 §:n 3 momenttiin hyvin laajasti. Muun muassa **Keskuskauppakamari** kannatti ehdotettuja lisäyksiä, kuten lausunnon antaneet alueelliset kauppakamarit. Myös esimerkiksi **ITS Finland ry** pitää perusteltuna kuljettajien ja liikenneluvan haltijoiden kelpoisuusvaatimusten tiukentamista esimerkiksi rikostaustan tarkastelun osalta. **Autotuojat ja -teollisuus ry**, **Autoalan Keskusliitto AKL** piti hyvänä ehdotettuja muutoksia rikostunnusmerkistöjen lisäämisen osalta. Vastaavasti myös **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry** kannatti ehdotettuja lisäyksiä. Niin ikään **Suomen Taksiliitto ry** jäsenjärjestöineen kannattivat ehdotettuja lisäyksiä 25 §:n 3 momenttiin. Taksiliitto myös ehdotti lisättäväksi useita muita rikoksen tunnusmerkistöjä esitysluonnokseen sisällytettyjen lisäksi.



Myös viranomaistahot kannattivat lisäyksiä varsin laajasti. Muun muassa **Kansaneläkelaitos** totesi kannattavansa taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytysten tarkempaa huomioimista liikennepalvelulaissa asiakkaiden luottamuksen ja turvallisuuden vahvistamiseksi, mukaan lukien ehdotettujen rikosten lisääminen 25 §:n 3 momenttiin. Niin ikään **Suomen Kuntaliitto ry** kannatti liikennepalvelulain 25 §:än ehdotettuja lisäyksiä. Kuntaliitto kiinnitti lisäksi huomioita siihen, että laki ei tällä hetkellä mahdollista ajoluvan peruuttamista, vaikka kuljettaja syylistyisi esimerkiksi törkeään seksuaalirikokseen ajoluvan voimassaoloaikana ja toivoi, että tähän kiinnitettäisiin jatkovalmistelussa huomiota. Myös **Kilpailu- ja kuluttajavirasto** kannatti ehdotettuja lisäyksiä todeten taksipalvelussa olevan kyse luottamuspalvelusta, jolloin on tärkeä huolehtia asiakaskontaktissa työskentelevien henkilöiden luotettavuudesta.

Taksialan yrityksissä löytyi kannatusta rikostaustan tarkastelun laajentamiseen. Muun muassa **RK Taksi Oy** kannatti ehdotettuja muutoksia 25 §:n 3 momenttiin todeten, että rikostaustan kattavampi huomioiminen on turvallisuuden kannalta kriittistä. Myös esimerkiksi **Bolt** piti laajennettua rikostaustaselvitystä perusteltuna ammatinharjoittamisoikeuden myöntämiselle, kunhan ne ovat suhteellisia eivätkä aiheuta kohtuuttomia esteitä alalle pääsulle.

Oikeusministeriö teki lausunnossaan viittausteknisiä huomioita 25 §:n 3 momentin ehdotettuihin muutoksiin. Lisäksi se huomautti, että esitysluonnoksessa taksinkuljettajan ajoluvan esteeksi ehdotetaan rikoslain 41 luvun mukaisista aserikoksista hallussapitorikosten (5 § ja 6 §) lisäksi myös ampuma-aserikosta ja törkeää ampuma-aserikosta (1 ja 2 §) sekä vaarallisia esineitä koskevien säännösten rikkomista (rikoslain 41 luvun 4 §), joissa on laajalti kyse muunlaisista tekotavoista kuin hallussapidosta, jolla voidaan katsoa olevan erityisen välitön yhteys matkustajien ja muiden liikenteessä olevien turvallisuuteen. Se katsoi tältä osin, että jatkovalmistelussa tulisi tarkastella aserikoksia koskevien viittausten laajuutta ja täsmällisyyttä.

5.2. Taksinkuljettajan koulutusvelvollisuuden palauttamiseen suhtauduttiin myönteisesti, osa lausunnonantajista kommentoi ehdotettua koulutuksen pituutta

Taksinkuljettajan koulutuksen suorittamisen palauttaminen taksinkuljettajan ajoluvan edellytykseksi nähtiin laajasti sellaisena tarkoituksellisenä toimena, jolla parannetaan niin kuljettajien osaamista kuin kuluttajien yleistä luottamusta taksialaan. Lausunnoissa ei löytynyt juuri ollenkaan vastustusta koulutuksen palauttamiselle yleisesti, vaikka joissain lausunnoissa suhtauduttiin varauksella ehdotettuun koulutuksen keston sekä tiettyjen ajoluvan haltijoiden täydennyskoulutukseen.

Opetus- ja kulttuuriministeriö totesi lausunnossaan kannattavansa koulutusvelvollisuutta, sillä koulutuksella pystytään parantamaan liikenneturvallisuutta ja asiakkaiden luottamusta taksiliikenteeseen. Myös **Opetushallitus** kannatti muutosta vastaavin perusteluin. Myös muut viranomaiset ja julkisen sektorin tahot, kuten esimerkiksi **Kilpailu- ja kuluttajavirasto**, **Suomen kuntaliitto ry**, **Kansaneläkelaitos** sekä **Helsingin kaupunki** kannattivat koulutusvelvollisuutta.

Edunvalvontajärjestöistä esimerkiksi **Suomen Taksiliitto ry** sekä sen erikseen lausunnon jättäneet jäsenjärjestöt kannattivat koulutusvelvollisuuden palauttamista. Myös elinkeinoelämän edunvalvontajärjestöt, kuten **Keskuskauppakamari** sekä **Suomen Yrittäjät ry** kannattivat ehdotettua koulutusta katsoen, että se lisäisi kuljettajien osaamista ja siten luotettavuutta. Myös



esimerkiksi **Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry** kertoi pitävänsä koulutusvelvollisuutta perusteltuna.

Lausunnon jättäneet vammaisjärjestöt kannattivat koulutusvelvoitetta ja samalla painottivat erityisryhmien koulutuksen tärkeyttä. Esimerkiksi **Vammaisten naisten valtakunnallinen yhdistys - Rusetti ry** kannatti koulutusvelvollisuuden palauttamista ja totesi lisäksi pitävänsä tärkeänä, että erityisryhmien kuljettajakoulutus säädetään pakolliseksi ja että se tulisi järjestää läsnä-koulutuksena, koska koulutus sisältää konkreettisia toimenpiteitä, joita etänä/etäyhteyksin ei voida harjoitella. Vastaavasti **Invalidiliitto** painotti, että koulutuksen eri osa-alueiden teoriaopetuksen lisäksi koulutukseen tulisi sisältyä riittävä määrä käytännön harjoitteita, joilla varmistetaan kaikille kuljettajille taito avustaa eri tavoin vammaisia matkustajia. **Näkövammaisten liitto ry** piti niin ikään koulutusvaatimusta välttämättömänä. Se painotti myös lausunnossaan erityisryhmien koulutuksen merkitystä.

Myös lausunnon antaneet taksialan yritykset asettuivat laajasti ehdotetun koulutusvelvollisuuden. Esimerkiksi **Vantaan Taksi Oy** kannatti 21 tunnin koulusta, sillä sen näkemyksen mukaan nykyisellään liian moni kuljettaja tulee alalle ilman asianmukaista osaamista. Myös **Airtaksi Jyväskylä Oy** piti ehdotettua koulutusvelvollisuutta tarkoituksenmukaisena, sillä sen mukaan alalle on tullut paljon uusia kuljettajia, joilla ei ole riittävä osaamista. Tämä on heikentänyt arvostusta ja luottamusta taksialaa kohtaan. Myös esimerkiksi **Taksi Helsinki Oy** kannatti koulutusvelvollisuuden palauttamista, vaikkakin se suhtautui tietyllä varauksella koulutuksen sitomisen 21 tunnin koulutusmäärään. Vastaavasti **Taksi Loiste Oy** suhtautui koulutuksen pituuteen kriittisesti, vaikka näki muuten koulutusvelvollisuuden perusteltuna.

Myös alustatalousyhtiöt näkivät koulutuksen palauttamisen yleisesti perusteltuna. **Bolt** tukee esitysluonnoksen tavoitetta vahvistaa taksinkuljettajien osaamista ja halua varmistaa, että kaikki kuljettajat täyttävät asianmukaiset turvallisuutta ja asiakaspalvelua koskevat vaatimukset. Se haluaisi kuitenkin rajata koulutuksen 5 tuntiin. Se suositteli myös vahvasti, että koulutukset järjestettäisiin joustavassa muodossa, jotta kuljettajilla eri puolilla Suomea – mukaan lukien harvaan asutut alueet – olisi mahdollisuus suorittaa vaaditut koulutukset ilman kohtuuttomia matkakustannuksia tai merkittävää poissaoloa työstä. Myös **Uber Finland Oy** tunnisti koulutuksen merkityksen todeten, että kuljettajan puutteellisella osaamisella voi olla merkittäviä vaikutuksia niin kuljettajan kuin matkustajienkin turvallisuuteen ja kokemukseen. Se kuitenkin kritisoi koulutuksen ehdotettua 21 tunnin pituutta ja katsoi, ettei koulutuksen tuntimääräisen pituuden määrittämiselle olisi tarvetta.

Useissa lausunnoissa, kuten muutamien yksityishenkilöiden sekä useiden ammatillista koulutusta tarjoavien tahojen, kuten **Jyväskylän koulutuskuntayhtymä Gradia Oy:n**, **Tampereen seudun ammattiopisto Tredun**, **Ammattiopisto Tavastia Oy:n** ja **Koulutuskuntayhtymä Osaon** lausunnoissa tuotiin myös esille logistiikan perustutkinnossa oleva taksinkuljettajana työskentely tutkinnon osa ja esitettiin sen hyväksymistä taksinkuljettajan koulutukseksi, toisin kuin ehdotuksessa esitetty yhden koulutuspolun malli. **Opetus- ja kulttuuriministeriö** kannattaa omassa lausunnossaan vain yhden koulutuspolun mallia. **Opetushallituksen** lausunnossa todetaan, että ehdotuksen perusteella on tarkoituksenmukaista, että Opetushallitus poistaa ammatilliseen tutkintokoulutukseen sisältyvän logistiikan perustutkinnon taksiliikenteen kuljettajana työskentely- tutkinnon osan.

Ehdotettu liikennepalvelulain 26 b §:n täydennyskoulutus ajoluvan uusimiseksi sai myös laajasti tukea lausunnoissa. Esimerkiksi **Suomen Taksiliitto ry** ja useat sen jäsenjärjestöt kertoivat



kannattavansa täydennyskoulutusta. Taksiliitto ehdotti lisäksi, että täydennyskoulutuksen yhteydessä kuljettaja velvoitettaisiin uusimaan myös liikennepalvelulain 25 a §:n mukainen taksinkuljettajan koe. **Täsmä koulutuspalvelut Oy** totesi sen sijaan omassa lausunnossaan, ettei täydennyskoulutukseen tulisi sisällyttää koetta kuljettajien elinkeinonvapauteen sekä kuljettajien saatavuuspulaan vedoten. Myös **Bolt** toivoi omassa lausunnossaan, täydennyskoulutus toteutettaisiin joustavasti, esimerkiksi verkkoalustoilla palvelukatkosten minimoimiseksi sekä kuljettajapulan lieventämiseksi.

6. Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta

6.1. Koulutusorganisaatioiden edellytysten muutosehdotuksia kannatettiin pääosin

Esitysluonnoksessa ehdotettiin liikennepalvelulain 35 a §:ää muutettavaksi siten, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) hyväksyntä vaadittaisiin taksinkuljettajan peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksen järjestämiseen. Muutosehdotuksen mukaan koulutusorganisaatioiden hyväksynnän edellytyksiä tarkennettaisiin korvaamalla nykyiset vakavaraisuutta, asianmukaisia kykyjä ja taloudellisia voimavaroja koskevat vaatimukset sillä, että koulutusorganisaatiota ei olisi asetettu konkurssiin eikä sillä olisi tiettyjä laissa määritettyjä, yritystoimintaan liittyvien lakisääteisten velvollisuuksien laiminlyöntejä. Uutena edellytyksenä koulutusorganisaation hyväksynnälle olisi, että sen hyväksyntää ei olisi peruutettu viimeisen kuluneen vuoden aikana laissa säädettyistä syistä.

Edellä mainitun lisäksi esitysluonnoksessa ehdotettiin, että Harmaan talouden selvitysyksikön tekemä velvoitteidenhoitoselvitys voitaisiin laatia tukemaan taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksymistä ja perustamista muuttamalla lakia harmaan talouden selvitysyksiköstä.

Pääasiassa esitysluonnoksen muutoksia kannatettiin. **Suomen Taksiliitto ry** kannatti muutosehdotuksia ja ehdotti, että liikennepalvelulain 35 a §:n 2 momenttiin lisättäisiin vaatimus, että hyväksytyn koulutuksenjärjestäjän tulee kuulua ennakoperintärekisteriin. Tätä he perustelivat ensinnäkin sillä, että maksajan ei tarvitsisi tehdä maksusta ennakonpidätystä vaan rekisteriin merkitty toimija huolehtii ennakoverojen maksamisesta itse. Tämän lisäksi Taksiliiton mukaan tällä osoitettaisiin yrityksen toiminnan olevan pitkäjänteistä ja luotettavaa sekä osoitettaisiin, että yritys noudattaa verotukseen liittyviä velvollisuuksia. Taksiliitto esitti myös liikennepalvelulain 36 a §:ää muutettavaksi siten, että koulutuksesta vastaavalle henkilölle asetettaisiin lisävaatimuksia.

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) halusi vielä huomauttaa, että taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän tulee nimetä koulutuksesta vastaava henkilö, mutta mahdollisuutta rajoittaa koulutuksesta vastaavana henkilönä toimimista ei ole sisällytetty lakiin. Koulutusten lisääntyessä olisi Traficomien mukaan tärkeää, että virastolla olisi tosiasialliset mahdollisuudet puuttua niihin henkilöihin, jotka eivät hoida tehtäväänsä lain tarkoittamalla tavalla, sekä puuttua kyseisten henkilöiden mahdollisuuksiin hakea uuden yrityksen koulutuksesta vastaavaksi henkilöksi.

Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikkö ehdotti lisäyksenä, että liikennepalvelulain 35 a §:n 2 momentin 3-kohdan mukaiset vaatimukset laajennettaisiin koskemaan myös lupaa tai



hyväksyntää hakevien oikeudellisten henkilöiden vastuuhenkilöitä ja merkittäviä omistajia sekä harkinnanvaraisesti näiden hallinnoimia tai omistamia muita yrityksiä. Tällä hetkellä vaatimukset koskevat selvitysyksikön mukaan vain lupaa hakeavaa organisaatioita ja tämän takia viranomaisen ei voi tutkia tämän oikeushenkilön vastuullisia luonnollisia henkilöitä tai omistajia taikka näiden hallinnoimia ja muita omistamia yrityksiä. Tällöin olisi selvitysyksikön mukaan helpompi selvittää, onko hakijan vastuuhenkilöillä tai omistajalla veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyviin velvollisuuksien laiminlyöntejä, kuten verovelkaa, tai onko vastuuhenkilöiden sekä omistajien muiden yritysten vastaavat velvoitteet hoidetta lain mukaisella tavalla.



Liite 1. Lista lausunnonantajista

1. aarninosaamisvalmennus.com
2. Airtaksi Jyväskylä Oy
3. Ajovarma Oy
4. Albayarak, Ali
5. Al-Ithawi, Omar
6. AMIK Oy
7. Ammattiliitto Pro ry
8. Ammattiopisto Tavastia
9. Autoliikenteen Työnantajaliitto ry
10. Autotuojat- ja teollisuus ry, Autoalan Keskusliitto AKL
11. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
12. Buckonet Oy
13. Bolt
14. Ekholm, Riitta
15. Ewooks
16. Finnish Lapland Tourist Board ry, / Lapin Matkailuelinkeinon Liitto
17. Förbundet Finlands Svenska Synskadade rfs
18. Haikonen, Petri
19. Hattulan Seudun Taksit ry
20. Heikkinen, Hannu
21. Hella, Virpi
22. Helsingin kaupunki
23. Helsingin Satama Oy
24. Helsingin seudun kauppakamari
25. Helsingin Taksiautoilijat ry
26. Hillonummi
27. Hämeen taksiyrittäjät ry
28. HL CHARTER Oy Helsinki Limo
29. Hosseini Ali, Taksiiyrittäjä
30. Huoltovarmuuskeskus
31. HUS- yhtymä
32. Hyvinvointialueyhtiö Hyvil Oy
33. Häkkinen, Kari



34. ICABS 24Service
35. Invalidiliitto ry
36. Isopahkala, Esa, Yrittäjä
37. ITS Finland ry
38. Joensuun Taksi Oy
39. Jyväskylän Aluetaksi Oy
40. Jyväskylän koulutuskuntayhtymä Gradia
41. Jyvä-Cab Oy
42. Kainuun hyvinvointialue (ei lausuttavaa)
43. Kansallinen senioriliitto ry
44. Kansaneläkelaitos
45. Kanta-Hämeen hvinvointialue
46. Katainen Pekka
47. Keski-Pohjanmaan Taksiautoilijat ry
48. Keski-Suomen hyvinvointialue
49. Keskuskauppakamari
50. Kilpailu- ja kuluttajavirasto
51. Kiteen kaupunki
52. KMS Syrjäläinen Oy
53. Koivula, Heikki
54. Korpitaksi Oy
55. Koulutuskuntayhtymä Osao
56. Koulutuskuntayhtymä Tavastia
57. Kouvolan Taksiautoilijat ry
58. Kukourin Kokoomus
59. Kuluttajaliitto ry
60. Kymenlaakson kauppakamari
61. Kymenlaakson Taksi Oy
62. Iaksonen, Miikka
63. Laatupalvelu TK Oy
64. Lahden Aluetaksi Oy
65. Lapin Taksiryttäjät ry
66. Lapin kauppakamari
67. Leinonen, Jussi
68. Levonmäen Taksi Oy
69. Liedon Avarent Oy
70. Liikenneturva



71. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
72. Linja-autoliitto ry
73. Lohtander, Erkki
74. Lähtäjä Oy
75. Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue
76. Maaseutupolitiikan MaalleKo- verkosto
77. Malkamäki, Juha
78. Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
79. Menevä Oy
80. Mkt Oy
81. Näkövammaisten liitto ry
82. Oikeusministeriö
83. Ojala, Ari
84. Opetushallitus
85. Opetus- ja kulttuuriministeriö
86. Parvela Kristiina, Taksinkuljettaja
87. Perälähti, Janne
88. Pohjan Group Oy
89. Pohjanmaan kauppakamari
90. Pohjanmaan taksiyrittäjät ry
91. Pohjois-Suomen Taksi Oy
92. Pohjois-Suomen taksiyrittäjät ry
93. Polojärvi, Ville
94. Päijät-Hämeen hyvinvointialue
95. Poliisihallitus
96. RK Taksi Oy
97. Salmimeri, Petri
98. Salminen, Pirkka
99. Sarjanen, Jarmo
100. Schmittberg, Nicholas
101. Semel Oy
102. Sihvonen, Jukka
103. Sisäministeriö
104. Solventor Oy
105. Suomen Esteettömät ja Paaritaksit ry
106. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
107. Suomen Kuntaliitto ry



- 108. Suomen kylät ry
- 109. Suomen Palvelutaksit ry
- 110. Suomen Taksikoulutus Oy
- 111. Suomen Taksiliitto ry
- 112. Suomen Yrittäjät ry
- 113. Taksi Helsinki Oy
- 114. Taksi Loiste Oy
- 115. Taksi Olli-Pekka Rinne Ky
- 116. Taksi Perille Oy
- 117. Taksikuutio Oy
- 118. Taksiliikenne K. Hakkarainen Oy
- 119. Taksipalvelu MPS Oy
- 120. Taxitec Oy
- 121. Tervia Logistiikka Oy
- 122. Tietosuojavaltuutetun toimisto
- 123. Titec Oy
- 124. Toivonen, Usko
- 125. Traffica Oy
- 126. Tredu- Tampereen seudun ammattiopisto
- 127. TTS Työtehoseura ry
- 128. Tuomi Logistiikka Oy
- 129. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes (ei lausuttavaa)
- 130. Turun Seudun Taksiyrittäjät ry
- 131. Työ- ja elinkeinoministeriö
- 132. Täsmä Koulutuspalvelut Oy
- 133. Uber Finland Oy
- 134. Uudenmaan Taksiyrittäjät ry
- 135. Vainikainen, Pasi
- 136. Valtioneuvoston kanslia (ei lausuttavaa)
- 137. Valtiovarainministeriö
- 138. Vammaisfoorumi ry
- 139. Vammaisten naisten valtakunnallinen yhdistys – Rusetti ry
- 140. Vantaan kaupunki
- 141. Vantaan Taksi Oy
- 142. Vantaan Taksiautoilijat ry
- 143. Veijanen, Pekka, Taksiautoilija
- 144. Veteläinen, Akseli



- 145. Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikkö
- 146. Verohallinnon harmaan talouden asiakkuusyksikkö
- 147. White Star Taxi Oy
- 148. Virtasaari Pekka, Taksiryrittäjä
- 149. Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry
- 150. Åbergin Linja