



Vaasan yliopisto
UNIVERSITY OF VAASA

Akseli Veteläinen

Taksilainsäädännön muutokset ja vaikutukset

Johtamisen akateeminen yksikkö
Julkisoikeuden pro gradu -tutkielma
Hallintotieteiden maisteri

Vaasa 2024

VAASAN YLIOPISTO**Johtamisen akateeminen yksikkö**

Tekijä:	Akseli Veteläinen		
Tutkielman nimi:	Taksilainsäädännön muutokset ja vaikutukset		
Tutkinto:	Hallintotieteiden maisteri		
Oppiaine:	Julkisoikeus		
Työn ohjaaja:	Kristian Siikavirta, Jyri Paasonen		
Valmistumisvuosi:	2024	Sivumäärä:	81

TIIVISTELMÄ:

Taksiala on ollut laintasoisesti hyvinkin tiukasti säädeltyä vuodesta 1992 aina vuoteen 2018 asti, jolloin uuden liikennepalvelulain myötä sääntely pääosin purettiin. Tämän jälkeen taksilainsäädännön muutokset ovat olleet jatkuvana puheenaiheena taksinkuljettajien ja taksiasiakkaiden toimesta. Taksiala on Suomessa edelleen luvanvarainen elinkeino, joka edellyttää yrittäjältä taksiliikennelupaa sekä kuljettajalta taksinkuljettajan ajolupaa. Molempien osalta toimivaltainen viranomaisen on liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Tutkielmassa paneudutaan taksilainsäädännön muutoksiin erityisesti viimeisen viiden vuoden aikana ja niiden aiheuttamiin lieveilmiöihin. Kyselytutkimuksen avulla kartoitetaan taksialan toimijoiden mielipiteitä lakimuutoksista. Laki liikenteen palveluista vapautti taksiliikenteen hyvinkin laajasti, tavalla, johon pitkään säännelty elinkeino ei selvästi ollut valmis. Tutkielmassa tarkastellaan ensin lakimuutoksen tausta-aineistoa sekä vertaillaan vanhaa, että uutta lainsäädäntöä lupasääntelyn osalta sekä taksinkuljettajien vaatimusten osalta. Taksiryttäjille – ja kuljettajille kohdennetulla kyselytutkimuksella puolestaan kartoitettiin mielipiteitä taksilainsäädännön muutoksien vaikutuksista sekä mahdollisista kehityskohteista. Tuloksien perusteella voidaan päätellä, että taksilainsäädännön muutokset ovat herättäneet paljon keskustelua ja mielipiteitä taksialalla toimivien keskuudessa. Monet taksinkuljettajat ja -yrittäjät ovat kokeneet muutokset haastaviksi, sillä uuden lainsäädännön myötä kilpailu alalla on kiristynyt ja hinnoittelu on muuttunut. Lisäksi kyselytutkimuksen perusteella on havaittu, että osa kuljettajista kokee uuden taksilainsäädännön vaikuttaneen negatiivisesti asiakaspalveluun ja taksipalveluiden laatuun sekä kuljettajien ammattitaitoon. Vastaavasti päivitysvelvoitteen poistumista ja asemapaikkojen vapauttamista on kiiteltu vastauksissa. Tulosten perusteella voidaan todeta, että taksialan vapauttaminen on aiheuttanut sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia alan toimijoille. Kerätyn selvityksen perusteella suurimmat kehityskohteet mahdollisessa tulevassa lainsäädännössä koskevat valvontaa, kuljettajien ammattitaidon kehittämistä, sekä lupaedellytysten kiristämistä. Taksilainsäädännön kehittämistarpeet korostuvat erityisesti kilpailutilanteen ja valvonnan kehittämisen näkökulmasta. Tulevaisuudessa onkin tärkeää seurata taksialan kehitystä ja mahdollisia lisämuutostarpeita lainsäädännössä, erityisesti digitalisaation ja alustatalouden lisäämien toimintojen kehityksen yhteydessä.

AVAINSANAT: liikennepalvelut, taksiliikenne, taksit

Sisällys

1	Johdanto	5
1.1	Tutkielman taustasta	5
1.2	Tutkimuskohde ja -kysymykset	7
1.3	Tutkielman metodologiasta	9
1.4	Rakenne ja rajaukset	12
2	Säätelyn historiasta ja lupaedellytyksistä	15
2.1	Taksiliikenteen säätelyn historiasta Suomessa	15
2.2	Elinkeinonvapaus ja säätelyn keventäminen	17
2.3	Taksiliikenneluvan saamisen edellytykset vuosien varrella	23
2.4	Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykset vuosien varrella	28
2.5	Luvan peruuttaminen	33
3	Kyselytutkimus taksialan toimijoille	39
3.1	Kyselylomake	39
3.2	Reliabiliteetti ja valideetti	42
3.3	Vastaajien taustatiedot	43
3.4	Väittämäkysymysten tulokset	50
3.4.1	Väittämäkysymyksen vastaukset kuljettajilta	51
3.4.2	Väittämäkysymysten vastaukset taksiyrittäjiltä	54
3.5	Avointen kysymysten tulokset	56
3.5.1	Onnistumiset uudessa taksilainsäädännössä	57
3.5.2	Kehityskohteet uudessa taksilainsäädännössä	59
4	Yhteenveto ja tulokset	64
	Lähteet	72
	Liitteet	78
	Liite 1. Kysely taksialan toimijoille	78

Kuviot

Kuvio 1: Taksiluvan myöntämisen vaiheet 2007–2018, 2018–2020 ja 2021 alkaen	27
Kuvio 2: Kuljettajien vastaukset kysymyksittäin	53
Kuvio 3: Taksiryttäjien vastaukset kyselyyn	55

Taulukot

Taulukko 1: Taksiliikenteen keskeiset lainsäädäntömuutokset 1990–2020	23
Taulukko 2: Kyselyyn vastanneiden taustatiedot	47
Taulukko 3: Avoimet kysymykset vastaajarooleittain	51
Taulukko 4: Vastaukset avoimeen kysymykseen 1.	58
Taulukko 5: Vastaukset avoimeen kysymykseen 2.	62

Lyhenteet

KELA	Kansaneläkelaitos
Taksilaki	Taksiliikennelaki (217/2007)
Henkilöliikennelaki	Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (343/1991)
Ammattipätevyyslaki	Laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä (695/2009)
Ammattipätevyysasetus	Valtioneuvoston asetus taksinkuljettajien ammattipätevyydestä (825/2009)
Liikennepalvelulaki	Laki liikenteen palveluista (320/2017)
Korjaussarja	Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (299/2021)
HE	Hallituksen esitys
PeVL	Perustuslakivaliokunnan lausunto

1 Johdanto

1.1 Tutkielman taustasta

Taksisovellus Valopilkun vuonna 2022 yhteensä 1000 suomalaiselle teettämän kyselytutkimuksen mukaan vastaajien luottamus taksialaan on heikentynyt¹.

Tutkimuksen mukaan jopa yli puolet suomalaisista sanoo luottamuksensa taksialaan huonontuneen viimeisen muutaman vuoden aikana. Vastaavasti alaa piti luotettavana 41 % vastaajista. Suurimpina syinä luottamuksen heikkenemiseen olivat kuljettajien paikallistuntemuksen heikkous ja hinnoittelun epäselvyys. Myös uutisoinnit levottomuuksista suurilla taksiasemilla eivät ole omalta osaltaan varmastikaan parantaneet laskenutta luottamusta². Vastaaviin tuloksiin on päädytty myös Kunnallisan kehittämissäätiön tutkimuksessa.³ Tämän tutkimuksen mukaan joulukuussa 2022 takseja piti luotettavina 43% vastaajista. Vertailuna vuonna 2017 tehdyssä verrokkitutkimuksessa takseihin luotti paljon tai melko paljon 84% vastaajista.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston on selvityksessään tarkastellut uudistuksien vaikutuksia erityisesti hinnoittelun vapauttamiseen, laatuun ja saatavuuteen⁴. Selvityksen pohjalta vuoden 2018 uudistuksen vaikutukset ovat selvät. Hinnat ovat nousseet yli normaalin kustannuskehityksen sekä hintavaihtelu on lisääntynyt. Lisäksi laatuvaihtelun lisääntymistä on havaittavissa. Taksipalvelun laatuun sisältyvät esimerkiksi kuljettajan ajotapa, hänen paikallistuntemuksensa, sekä yleisen asiakaspalvelun laatu. Saatavuudesta puolestaan ei ole olemassa tarkkaa vertailudataa, eikä keskimääräisen odotusajan tarkastelua voida pitää luotettavana selvityksenä. Sovelluspohjaisista välityspalveluista annettavan saapumisen aika-arvion voi saada ilman tilauksen tekemistä⁵, jolloin taksin saapuminen ei ole varmaa.

¹ Kormilainen, 2022.

² Kuronen, 2022.

³ Kunnallisan kehittämissäätiö, 2022.

⁴ Kilpailu- ja kuluttajavirasto, 2022

⁵ Selvityksessä on kerätty data on yksinomaan taksinvälitysovelluksien ilmoittamien aikojen mukaisesti laskettu. Taksia ei siis välttämättä ole tosiasiallisesti ollut saatavilla.

Ylläolevat tutkimustulokset antavat osviittaa taksialaa voimakkaasti muuttaneeseen liikennekaaren muutoksen vaikutuksista. Taksinkuljettajan ammattia on Suomessa pidetty ennen vuoden 2018 lakimuutoksia erityistä luottamusta vaativana asiakaspalveluammattina. Taksinkuljettajan oli suoritettava lakisääteinen ammattipätevyyskoulutus vähintään 30 oppitunnin laajuisena ja saatava ajolupa ennen työskentelyn aloittamista. Kuljettajien ammattipätevyysvaatimukseen kuului myös pääasiallisen työskentelyalueen eli asemapaikan paikallistuntemus. Taksiliikenne oli tarkoin säädeltyä ja kuljettajaa koskevat vaatimukset olivat verrattain kovat peilaten muihin ammatteihin. Paikallistuntemuksella ja asemapaikkasääntelyllä rajattiin työskentely tietyille asemapaikalle eli pääsääntöisesti yhden kunnan alueelle tai kuntaa pienemmälle alueelle, joka varmisti, että kuljettajalla on vaadittu osaaminen kuljettaa matkustajia paikkakunnalla. Vastaavasti asemapaikoilla ja taksilupien määrä sääntelyllä rajoitettiin alueella toimivien taksiyrittäjien ja -autojen määrää. Kuljettajilla oli myös lakiin kirjattu vaitiolovelvollisuus ja velvollisuus noudattaa erityisiä laatuvaatimuksia, joiden laiminlyönti saattoi johtaa ajoluvan peruuttamiseen. Laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä antoi myös veloitteen jatkokoulutuksen suorittamiselle, mikäli ajoluvan tahtoi pitää voimassa viiden vuoden määräaikaisuuden jälkeen (Ammattipätevyyslaki (695/2009) 12 §).

Vuonna 2018 suoritin taksinkuljettajan ajoluvan ja ryhdyin ammattiautoilijaksi opintojen ohessa. Ajoluvan myöntämisen edellytyksissä osuin itse murrosaikaan, jolloin suoritin vielä lupakokeen lisäksi paikallistuntemusta mittaavan kokeen Ajovarman toimipisteessä. Alle vuotta myöhemmin tämän jälkeen edellytettiin ammattiajoluvan suorittamiseksi ajokortin teoriakokeeseen verrattavaa testiä, joka sisälsi 30 kysymystä taksinkuljettajan tehtävistä.

Liikennekaaren⁶ muutosten voimaantulon myötä eli 1.7.2018 jälkeen kuljettajien määrä ei korreloinut kuitenkin lupien vapauttamisen ja alalle tulleiden toimijoiden kanssa odotetulla tavalla, joten 1.4.2019 poistettiin myös paikallistuntemuskokeen suorittaminen ajoluvan saamisen edellytyksistä⁷. Alun alkaenkin uusi laki mahdollisti myös taksinliikenteen harjoittamisen ajoneuvoluokasta riippumatta, sekä vapauttaen taksit sekä taksamittarin, että taksivalaisimen käytöstä.

Myös aikaisemmin liikenneministeriön vuosittain päivittyvään asetukseen kytketty hinnoittelu siirtyi vapaaseen markkinavetoiseen malliin. Tämä osaltaan mahdollisti dynaamisen eli vaihtelevan hinnoittelun esimerkiksi kysyntään perustuen. Lakimuutoksen myötä olenkin saanut seurata miten taksilainsäädännön muutokset ovat vaikuttaneet Suomessa kuljettajan näkökulmasta. Tutkimuksen tekeminen aiheesta oli mielessä jo aiemmin, mutta nyt siihen avautui pro gradu -tutkielman myötä erinomainen mahdollisuus. Tutkimuksella on mahdollista tuottaa uutta tietoa ja vaikuttaa tulevaisuuden taksiliikenteen kehitykseen.

Erityiskiitos Kuljetus & Liikenne Salminen Oy:lle ja Taksi Ilkka Toppinen Oy:lle työnantajina toimimisesta sekä innostuksen lisäämisestä vuosien varrella taksialaa kohtaan.

1.2 Tutkimuskohde ja -kysymykset

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää taksinkuljettajien sekä taksiyrittäjien näkemyksiä taksilainsäädännön muutoksista sekä mahdollisista kehitystarpeista. Erinomainen tapa tarkastella suuren vastaajajoukon mielipidettä on kyselytutkimus. Kyselytutkimus (liite 1.) sisältää taustatietojen osuuden, sekä osuuden, jossa kysyttiin kysymyksiä liittyen taksialan lurasäätelyn muutoksiin, kuin myös taksinkuljettajien ajoluvan edellytyksien

⁶ Liikennekaarella viitataan lakiin liikenteen palveluista.

⁷ Kariluoto, 2021.

muutoksia. Avoimissa kysymyksissä keskityttiin kehitystarpeisiin ja onnistumisiin. Toimijoiden vastausten perusteella saatiin tutkimusaineisto, jota analysoitiin.

Tutkimuksen asetettujen tavoitteiden täyttämiseksi asetan seuraavat tutkimuskysymykset, joihin pyrin vastaamaan.

- 1) **Mitä mieltä taksialan toimijat ovat taksialaa koskevista lainsäätöuudistuksista ja niiden vaikutuksista?**
- 2) **Millaisia kehittämistarpeita taksialaa koskevassa lainsäädännössä on havaittu muutosten jälkeen?**

Tutkimuksella on myös mahdollista tuottaa ajantasaista tietoa taksialan ammattilaisten mielipiteistä sekä asenteista, jotka liittyvät lakimuutokseen ja sen lieveilmiöihin ja vaikutuksiin. Aikaisempi tutkielman alaan liittyvä tutkimus on suurilta osin yksityisten yritysten tekemiä selvityksiä, joiden tulokset ovat olleet samansuuntaisia. Selvityksen kohderyhmä on kuitenkin ollut useimmissa tapauksissa taksiasiakkaisiin kohdistunutta. Taksialan lainsäädäntömuutosten vaikutukset ovat olleet erityisesti asiakkaiden mielestä epäonnistuneita, eikä niillä olla päästy tavoiteltuihin päämääriin. Tutkimuksella saadaan kuitenkin tarkempaa tietoa taksinkuljettajien ja -yrittäjien näkökulmasta siitä, millaisia vaikutukset ovat olleet, ja mitä kehitettävää lainsäädäntöön on jäänyt.

Tutkimuskysymyksen vastaukset liittyvän vahvasti siihen kuinka tyytyväisiä lakimuutokseen ollaan. Uutisoinnin kautta alan yleistä konsensusta tarkastelemalla, voidaan tulla hyvin nopeasti siihen olettamukseen, että yleinen käsitys lakimuutoksista ja niiden vaikutuksista ei ole kovin hyvä taksialan ammattilaisten mielissä.

Keskeisimpien vaikutuksien voidaan olettaa liittyvän erityisesti lupasääntelyn vapauttamisesta seuranneeseen kilpailun lisääntymiseen sekä ajoluvan myöntämisen perusteiden muutoksiin, joka on aiheuttanut ammattitaidon heikentymistä. Muita asioita, joita voidaan olettaa olevan uutisoinnin perusteella ammattilaisten mielissä ovat hinnoittelun epävarmuus ja edelliseen liittyen paikallistuntemuksen puuttuminen.

Vastaavasti positiivisena puolena nähdään varmasti päivitysvastuun ja määrä sääntelyn purkamisen tuoma vapaus harjoittaa elinkeinoa milloin tahansa ja missä tahansa.

On tärkeää huomata, että tutkimuksen vastaajat ovat taksinkuljettajia ja yrittäjiä, eivätkä kuluttajia. Kuluttajien ja palveluntuottajien näkökulmissa ja kokemuksissa taksialan lainsäädännöstä ja sen uudistuksista ovat erilaiset. Monet kuluttajat käyttävät taksipalveluita hyvin epäsäännöllisesti, kun taas palveluntuottajilla on välitön läsnäolo suoraan vaikutusten piirissä. Palveluntuottajien näkökulmaa on tärkeää kuulla, sillä he ovat suoraan alttiina lainsäädännön vaikutuksille ja muutoksille, ja heillä on usein arvokasta tietoa siitä, miten lainsäädännön muutokset vaikuttavat käytännössä taksialan toimintaan ja palveluiden tarjoamiseen.

Lisäksi palveluntuottajien näkemyksiä ja kokemuksia voidaan käyttää arvioitaessa lainsäädännön uudistusten vaikutuksia kuluttajiin. Vaikka kuluttajien näkemykset ovat tärkeitä, palveluntuottajat voivat tarjota arvokasta tietoa esimerkiksi siitä, miten lainsäädäntö vaikuttaa taksien saatavuuteen, laatuun ja hintoihin, mikä puolestaan vaikuttaa suoraan kuluttajiin. Pitkässä juoksussa palveluntuottajilla on tarkempaa tietoa vaikutuksista, kuin satunnaisella kuluttajalla.

Palveluntuottajien kokemukset voivat myös osoittaa lainsäädännön mahdolliset haasteet ja ongelmat, jotka voivat vaikuttaa taksialan tehokkaaseen toimintaan. Tämä tieto voi olla arvokasta lainsäädännön uudistusten jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa, jotta varmistetaan, että uudistukset eivät vaaranna alan tehokasta toimintaa tai kuluttajien tarvitsemien palveluiden saatavuutta ja laatua.

1.3 Tutkielman metodologiasta

Tutkimuksen teossa haasteellista on aina oikeanlaisen ja sopivan tutkimusmetodin valitseminen. Metodeilla tarkoitetaan tieteellisiä tutkimusmenetelmiä, työvälineitä ja

työkaluja. Tutkijalle metodit ovat siis tapoja, joilla tietoa hankitaan ja käsitellään.⁸ Lisäksi metodien avulla muodostetaan tulokset hankitusta ja käsitellystä tiedosta.

Asetettuihin tutkimuskysymyksiin hankittavat vastaukset määrittyvät erityisesti jäljempänä tehtävän kyselytutkimuksen tuloksista.

Hirvosen mukaan oikeustiedettä voidaan verrata humanistisiin tieteisiin. Humanistisissa tieteissä, toisin kuin luonnontieteissä, määrällisten eli kvantitatiivisten eli täsmällisten, laskennallisten ja tilastollisten menetelmien käyttö on vaikeaa. Jopa kvalitatiivisten eli laadullisten menetelmien käytettävyys on vaikeasti hahmoteltavaa. Hirvosen mukaan oikeustieteellisen tutkimukseen ei ole olemassa vakiintunutta metodisäännöstöä.

Kuitenkin yleiset tieteellisen tiedon kriteerit pätevät myös oikeustieteelliseen tutkimukseen.⁹

Perinteinen oikeustieteen ydinalue keskittyy lainopin ympärille, joka keskittyy oikeussääntöjen tulkintaan ja systematisointiin. Tämä näkyy siten, että yliopistoissa empiirisen oikeustutkimuksen asema opetuksessa ja tutkimuksessa on heikko.¹⁰

Lainsäädännön muutosten ja toimenpiteiden todelliset vaikutukset on mahdollista selvittää empiirisiä menetelmiä hyödyntäen. Muutoksen jälkeinen vaikutusten arviointia voidaan pitää yhtä tärkeänä, kuin säädösehdotuksen vaikutusten ennakoitua. Jälkikäteisessä vaikutusarvioinnissa (ex post) kaikki vaikutukset ovat arvioitavissa, koska lainsäädäntö on ollut riittävän pitkää voimassa, jotta lainsäädännön aiheuttamat vaikutukset ovat täysimääräisesti selvillä.¹¹ Eduskunnan tarkastusvaliokunnan selvityksen mukaisesti lainsäädännön vaikutusten arviointia on kehitettävä, sillä jälkiarviointien tila on Suomessa heikko. Vaikutusten arviointien kehittämiseksi jälkiseurantaa tulisi lisätä ja saatavia oppeja hyödyntää lainvalmistelijoiden kouluttamisessa.¹²

⁸ Hirvonen, 2011, s. 5.

⁹ Hirvonen, 2011, s. 21.

¹⁰ Keinänen & Väättänen, 2015, s. 4.

¹¹ Keinänen & Väättänen, 2015, s. 5.

¹² Keinänen & Pajujoja, 2020, s. 9–10.

Uudistuvan lainsäädännön ja sen vaikutusten arviointi on kuitenkin keskeisessä roolissa myös taksialaa koskeviin lakeihin. Huonoksi havaitut toimenpiteet ja lainsäädännössä havaitut puutteet ja valvonnan riittämättömyys on keskeisessä roolissa lainsäädäntöön tehtäville muutoksille. Lain täytäntöönpanoa ja vaikutusten toteutumista seurataan lain voimaantulosta alkaen. Tarkoituksena on arvioida lain toimivuutta ja mahdollisia muutostarpeita. Seurannassa kerättäviä tietoja tarvitaan pitemmällä aikavälillä myös tulevien lainsäädännön uudistamishankkeiden pohjaksi.¹³

Jotta hankittua uutta tietoa olisi mahdollista hyödyntää täysimääräisesti tieteellisen tutkimuksen täytyy täyttää edellä mainitut vaatimukset kriteerit ollakseen tiedettä. Tutkimuksen ansiot ja puutteet voidaan myös arvioida edellä mainittujen kriteerien avulla. Tutkimuksessa ei ole tarkoitus toista ennalta tuotettua tietoa eikä selittää itsestäänselvyyksiä. Etenkin pro gradu -tutkielmassa on syytä edellyttää tutkijalta omia ajatuksia ja panostusta omaan tutkittavaan kohteeseen.

Oikeustieteellinen tutkimuksen menetit voidaan jakaa osiin seuraavasti: oikeusdogmatiikka eli lainoppi, oikeusteoria eli oikeudellisen alan yleiskäsitteiden ja periaatteiden tutkiminen ja monitieteellinen oikeusoppi eli oikeudellisen alan kysymyksen tarkastelu toisen tieteen näkökulmasta. Monitieteellisesti oikeustiedettä voidaan tarkastella esimerkiksi historian tai taloustieteen näkökulmasta.

Oikeusdogmatiikka eli lainoppi on perinteinen oikeustieteen tutkimusmetodi. Lainoppi pyrkii tulkitsemaan ja jäsentelemään lakia. Yleensä tällöin tutkimuksen kohteena on voimassa oleva lainsäädäntö. Tällöin lähteinä ovat suoraan lait, lainvalmistelutyö ja oikeuden tekemät päätökset, jolloin voidaan puhua muodollisesta oikeuslähdeopista¹⁴. Lainopin puitteissa voidaan myös tehdä vertailuja esimerkiksi muiden maiden

¹³ Oikeusministeriö, 2011.

¹⁴ Hirvonen, 2011, s. 42.

lakeihin ja oikeusnormeihin. Oikeusvertailu on puolestaan oikeustieteen itsenäinen osa-alue, joka on nimenomaisesti keskittynyt oikeusvertailuun ja ottaa huomioon myös aikaisemman ja muuttuneen lainsäädännön¹⁵.

Oikeuden ja oikeustieteen ja sen kokonaisuudesta tehtävään systematisointiin keinona toimii oikeusteoria. Se käsittelee kaikille oikeudenaloille yhteisiä käsitteitä ja oikeusperiaatteita sekä voimassaolevaa oikeutta kokonaisuudessaan. Oikeusteoria auttaa hahmottamaan esimerkiksi länsimaisen oikeustieteen ajattelutapoja ja luomaan soveltajalleen kokonaiskuvan oikeusjärjestelmästä¹⁶.

Tutkielmassa on hyödynnetty erilaisia metodeita. Tutkimuksen toisessa kappaleessa paneudutaan taksialan lainsäädännön historiaan ja sääntelyn kehittymiseen vuosien varrella. Kappaleen osalta tutkimusta tehdään kuitenkin oikeuslähdeopin keinoin. Samalla hyödynnetään oikeusvertailua, jossa tuodaan esiin myös aiemman lainsäädännön tavat ja perustelut.

Kolmannessa kappaleessa esitellään kyselytutkimuksena toteutettu tutkimus, joka on kohdistettu taksialan toimijoille, eli kuljettajille ja yrittäjille. Yhteenvetokappaleessa on annettu tutkimuksen tuloksiin perustuvia kannanottoja taksiliikenteen lainsäädännön tulevaisuutta koskien. Tällaisesta kannanotosta käytetään de lege ferenda-nimitystä¹⁷. Metodissa suoritetaan tavoitteeseen perustuvien keinojen analyysi ja vertaillaan niitä nykyisen lainsäädännön ongelmaan tai toivottuun muutokseen.

1.4 Rakenne ja rajaukset

Tutkimuksen laajan luonteen vuoksi on sen rajaaminen koskemaan pelkästään aiheita, jotka liittyvät taksipalveluiden tuottamiseen liittyviin lupaedellytysten muutoksiin.

¹⁵ Hirvonen, 2011, s. 26.

¹⁶ Hirvonen, 2011, s. 27.

¹⁷ Siltala, 2023.

Huomattavaa on, että käsiteltävät aiheet koskettavat vain yhtä taksialan ja -markkinoiden osa-aluetta, joka on lainsäädäntö. Käsittelyn ulkopuolelle jätetään kuitenkin tarkemmilta osin esimerkiksi hinnoittelun vapautuminen, joka on vapautettu lainsäädännöllä markkinoiden käsiin. Sekä taksiliikennelupa ja taksinkuljettajan ajolupa ja näiden myöntämisen perusteet ovat käsiteltäviä aiheita. Vastaavasti tutkielman sisältämä empiirinen tutkimusaineisto saattaa avata monenlaisia aiheita, joita olisi kaikkia mahdollista käsitellä. Siksi tutkimuksessa ei erityisemmin avata jokaista aihetta, vaan keskitytään taksinkuljettajien ja taksiryttäjien osalta merkittävimpiin. Näitä ovat ennakkolisesti olettaen määrä sääntelyn purkamisen, ajovuorojen ja päivystysvelvoitteen purkautumisen ja liikenneluvan myöntämisen lisäksi koulutusvaatimukset. Tutkimuksessa keskitytään kuljettajien ja yrittäjien mielipiteisiin siitä, ovatko muutokset taksilainsäädännössä täyttäneet sille aiotut tavoitteet, ja millaisena taksialan toimijat näkevät tulevan lainsäädännön entistä parempana.

Tutkielman ensimmäinen luku sisältää johdanto-osuuden, jonka tarkoitus on tuottaa tarpeellista taustatietoa tutkimuksen tueksi. Toisessa luvussa avataan lupasääntelyn keskeiset asiat sekä taksiliikenneluvan ja kuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset. Luvussa käsitellään myös lainsäädännön keskeisimmät muutokset.

Kolmas kappale käsittelee kyselytutkimusta taksialan toimijoille. Kappaleessa esitellään tutkimuksen toteuttamistapaa ja sen rakennetta. Kappaleessa esitellään myös tulokset, jossa avataan erikseen tulokset avointen ja suljettujen kysymysten osalta.

Neljäs kappale keskittyy yhteenvetoon, jossa avataan tutkimuksen keskeiset tulokset ja lisäksi kerrotaan hieman teknologian kehitykseen ja alustatalouteen sekä avoimeen kutsuliikenteeseen sekä valvontaan liittyvistä toimenpidesuosituksista. Teknologian kehitys on tuonut uusia taksiliikenteeseen verrattavia toimintatapoja, jotka toimivat perinteisen taksiliikenteen rinnalla jo nyt¹⁸. Lisäksi avataan teknologian kehitystä koskien esimerkiksi velvoitteiden hoitamista koskien. Sähköisen valvonnan keinot lisääntyvät ja

¹⁸ Kappaleessa keskitytään taksialan toimijoita koskettavaa osuuteen avoimesta kutsuliikenteestä ja alustatalouden osalta kydyntäilypalveluihin, jotka poikkeavat perinteisistä kivijalkatoimijoista.

edellyttävät uudenlaisia laitteistoja, jotka pystyvät toimittamaan tarpeellisen datan suoraan avoimien rajapintojen kautta esimerkiksi verottajalle.

2 Sääntelyn historiasta ja lupaedellytyksistä

2.1 Taksiliikenteen sääntelyn historiasta Suomessa

Taksilla tarkoitetaan kuljettajan kanssa vuokrattavaa henkilöautoa, joka ei liikennöi määrättyä reittiä pitkin, vaan kuljetus tapahtuu kutsusta tai ennakkoon tehdystä tilauksesta¹⁹. Taksilla tapahtuva liikennöinti on Suomessa luvanvaraista toimintaa, joka edellyttää harjoittajaltaan taksiliikennelupaa. Taksiliikenneluvat, sekä taksinkuljettajan ajoluvat myöntää liikenne- ja viestintävirasto Traficom²⁰.

Ennen vuotta 2018 taksilupien myöntäminen kuului pääasiallisen toimialueen elinkeino-, liikenne, ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) tehtävänalaa ja taksinkuljettajien ammattiajolupien osalta toimivalta oli poliisilla (Ammattipätevyyslaki (695/2009) 3 §). Ennen vuotta 2018 taksinkuljettajien ammattiajolupien myöntämistä edellytettävä koulutus oli suoritettava liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän yhteisön kautta. Kouluttautumismuutos koski myös taksiliikenneluvan haltijaa, jonka oli suoritettava liikenteen turvallisuusviraston Traficin (ennen Ajoneuvohallintokeskus AKE) hyväksymän yhteisön järjestämä yrittäjäkoulutus.

Taksiliikenteen historia Suomessa alkaa 1900-luvulta, jolloin moottoriajoneuvot alkoivat hiljalleen lisääntyä liikennekantaan. Ns. pirssiautot lisääntyivät nopeasti 1920-luvun lopulla korvaten hevosvoimin kulkevat vossikat eli pika-ajurit.²¹

Ennen moottoriajoneuvojen yleistymistä kansan käyttöön Suomen moottoriajoneuvokanta koostuikin valtaosin ammattiliikenteestä²². Sairausvakuutuslain voimaantulon myötä ensimmäiset Kansaneläkelaitoksen korvaamat kuljetukset terveydenhuoltoon alkoivat, jotka lisäsivät taksialan työmäärää (Sairausvakuutuslaki (364/1963) 10§). Pian tämän jälkeen lisääntyivät myös koululaiskuljetukset sekä

¹⁹ Tilastokeskus, 2022.

²⁰ Traficom, 2022a.

²¹ Kangas, 2003, s. 87.

²² Taksi Itä-Suomi, 2021.

sosiaalitoimen korvaamat kuljetukset, jotka lisäsivät vastaavasti taksikuljetusten kysyntää (STM Asetus vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista (1987/759).

Taksiliikennettä on ryhdytty säätelemään laintasoisesti vasta 1990-luvun alusta asti. Tätä ennen sääntely on perustunut alueellisiin keskinäisiin sopimuksiin sekä valtioneuvoston asetuksiin, sekä lääninhallituksen paikallisesti vahvistamiin taksiohjesääntöihin²³. Lailla elinkeinon harjoittamisen oikeudesta (961/1977) annettiin valtioneuvostolle ja liikenneministeriölle mahdollisuus päättää ja vahvistaa moottoriajoneuvoliikenteessä käytettävät taksat ja niiden määrät. Vasta vuonna 1992 voimaan tulleella lailla luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (343/1991) säädettiin keskeiset perusteet luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittamiseen. Henkilöliikennelailla säädettiin ensimmäistä kertaa laintasoisesti tilausliikenneluvan saamisen edellytyksistä, sekä säädettiin liikenneministeriön tehtäväksi vahvistaa taksitaksat, joita autoilijoiden hinnoittelu ei saanut ylittää (Henkilöliikennelaki (343/1991) 11 §).

Henkilöliikennelailla luotiin yksinoikeusjärjestelmä, jossa yhdellä alueella liikennöiville autoille saattoi välittää tilauksia ainoastaan yksi lääninhallituksen hyväksymä taksiradiotilauskeskus (Henkilöliikennelaki (343/1991) 16 §). Samalla kuitenkin tilauskeskukseen liittymisvelvoitteeseen annettiin mahdollisuus saada erivapaus lääninhallituksen päätöksellä erityisen painavasta syystä. Näitä painavia syitä ei ole kuitenkaan oikeuskäytännöstä helposti saatavilla. Muutoksista oli havaittavissa, että sääntely oli siirtymässä kohti mallia, jossa taksiliikenteen harjoittaminen on sidottua tilauksia välittävien alueellisten keskusten toimintaan, sillä kilpailua välityskeskusten välillä ei voinut lain mukaan esiintyä johtuen toimialueisiin jakautumisesta. Kilpailevia alueellisia tilausvälityskeskuksia voitiin perustaa henkilöliikennelain muutoksen jälkeen (662/1994), joka tuli voimaan vuoden 1995 alussa.

²³ Taksivälityskeskusten autoilijoilleen laatimat keskinäiset säännöt sekä muut ohjeistukset olivat myös suurella roolilla ennen henkilöliikennelain voimaantuloa.

Taksialan sääntelyä uudistettiin jälleen vuonna 2007 taksiliikennelain voimaantulon myötä. Tällöin luotiin entistä tarkemmat lailla säädellyt edellytykset taksilupien myöntämiselle. Samalla rajoitettiin uusien myönnettävien lupien määrää rajoittamalla taksien toimialueita entisestään. Taksiluvalla liikennettä saattoi harjoittaa vain lupaan merkityllä asemapaikalla. Myös kuljettajien ammattitaitovaatimuksia kiristettiin ammattipätevyyslain myötä vuonna 2010.

Suomen taksiala koki suuren muutoksen liikennepalvelulain myötä (Laki liikenteen palveluista (320/2017)). Liikennepalvelulain tarkoitus oli muodostaa malli, jossa taksiautoilu perustuu markkinavetoisuuteen. Tällöin sääntelyn purkaminen vaikutti eniten hinnoitteluun, taksiautojen sijoitteluun, sekä niiden määrään. Myös taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset purettiin minimaaliseksi, eikä yrittäjältä vaadittu koulutusta ennen luvan hakemista.

Kesäkuun 2018 lopussa taksilupia oli voimassa noin 9 560.

Lakimuutoksen myötä kiinnostus taksilupien hakemista kohtaan aktivoitui merkittävästi. Myös nimike muuttui, taksilupa vaihtui taksiliikenneluvaksi. Heinä-joulukuussa 2018 uusia taksiliikennelupia haettiin lähes 5 100 kappaletta ja niitä myönnettiin yli 3 200 kappaletta. Valtaosa luvista haettiin juuri lain voimaan tullessa heinäkuussa, minkä jälkeen tahti hidastui. Merkittävä osa uusista luvista haettiin ja myönnettiin pääkaupunkiseudulle.²⁴

2.2 Elinkeinonvapaus ja sääntelyn keventäminen

Liiketoiminnan rajoittaminen ylitarjonnan rajoittamiseksi on pääsääntöisesti asetettu markkinoiden tehtäväksi ja perustuslaissa säädetty elinkeinonvapaus antaa vapauden valita toimentulonsa lähteen (Suomen perustuslaki (731/1999) 18.1 §).

Taksilupien määrällisellä rajoittamisella rajoitetaan Suomen perustuslain 18 §:ssä säädettyä perusoikeutta, jonka mukaan jokaisella on oikeus hankkia toimeentulonsa

²⁴ Traficom, 2022b.

valitsemallaan elinkeinolla. Liiketoiminnan rajoittaminen oikeudellisin keinoin on tarkoin määriteltyä, sillä siinä puututaan perusoikeuksiin. Taksilupien enimmäismääristä ja luvan myöntämisen edellytyksistä on sen vuoksi tullut säätää lailla.²⁵

Sääntelyn vaikutusta markkinoiden toimintaan ja tehokkuuteen on tarkastellut muun muassa ekonomisti George Stigler. Stiglerin artikkelin ” The Theory of Economic Regulation” keskeinen argumentti on, että sääntelyllä on tapana palvella säänneltyjen yritysten ja toimijoiden etuja, sen sijaan että se edistäisi yleistä etua.²⁶ Stiglerin mukaan sääntelyllä on taipumus synnyttää taloudellisia etuja säännellyille yrityksille, sillä ne voivat hyödyntää sääntelyn aiheuttamia esteitä kilpailulta. Sääntely voi luoda esteitä uusille yrityksille ja rajoittaa kilpailua, mikä vahvistaa jo olemassa olevien yritysten markkina-asemaa. Tämä voi johtaa taloudelliseen tehottomuuteen ja korkeampiin hintoihin kuluttajille.²⁷

Taksiliikennelain esitöissä on asetettu laille useita tavoitteita. Tavoitteet olivat perusoikeuksien toteutuminen taksiliikenteen harjoittamisen yhteydessä sekä lainsäädännön ajantasaistaminen. Muita tavoitteita oli edistää taksipalvelun turvallisuutta, hyvää laatua ja lisätä saatavuutta sekä kaupunki-, että maaseutualueilla.²⁸ Taksiliikennelupien määrien sääntelyn perimmäinen syy on turvata luvanhaltijoille kohtuullinen elinkeino ja vastaavasti rajoittaa taksien ylitarjonnan haittavaikutuksia. Liiketoiminnan harjoittamisen rajoitteena toimi taksiautojen asemapaikkaan liittyvät lupamäärärajoitukset, joilla hallittiin alueen taksiautojen määrää. Asemapaikalla tarkoitettiin kuntaa tai kuntaa pienempää aluetta, josta liikennettä harjoitetaan tai aiotaan harjoittaa ja jonne liikenteessä käytetty auto vietiin ajon tai toimeksiannon päätyttyä. (Taksiliikennelaki (217/2007) 2, 5 §). Käytännössä taksitoiminnan harjoittaminen oli sidottua asemapaikkaan, eikä ajojen odottaminen toisella asemapaikalla ollut sallittua, vaan kuljetuksen jälkeen oli palattava asemapaikalle

²⁵ Itä-Suomen HAO 17.09.2015 15/1232/1.

²⁶ Stigler, 1971

²⁷ Stigler, 1971

²⁸ HE 38/2006 vp., s. 17.

odottamaan uutta ajoa. Myös taksinkuljettajan ajolupaan merkittiin tietyn asemapaikan paikallistuntemus, joka esti kuljettajana toimimisen toisella asemapaikalla, ennen kuin paikallistuntemuskoe oli suoritettu. Suoritettavien paikallistuntemuskokeiden määrää ei kuitenkaan rajoitettu (Ammattipätevyyslaki 8 §). Käytännössä paikallistuntemuksen rajoitus oli kuitenkin useiden kokeiden suorittamisesta aiheutuva hinta ja pääasiallisen toiminnan harjoittamisen paikkakunta.

Hallituksen esityksessä liikennekaareen liittyen todetaan Suomen taksilupien kiintiöjärjestelmän olevan sekä hakijoille, että viranomaiselle muihin maihin verrattuna merkittävä hallinnollinen rasite.²⁹ Erityisesti toiminnan laajentaminen on vaivattomampaa, kun luvansaantia ei ole rajoitettu etusijajärjestyksellä, joka määräytyy hakijan tai liikenteestä vastaavan henkilön työkokemuksen perusteella (Taksiliikennelaki (217/2007) 10a.3 §). Määrä – ja asemapaikkasäätelyn purkaminen on toisaalta vapauttanut liiketoiminnan harjoittamisen sijainnin perusteella, mutta toisaalta vaikeuttanut saatavuutta pienemmillä alueilla ja syrjäseuduilla.³⁰ Vastaavasti päivystysvelvollisuuden osalta on siirrytty vapaavuorojärjestelmään, jossa ajovuoroja ei enää vahvisteta. Tämä on osaltaan vaikeuttanut taksipalveluiden saatavuutta hiljaisen kysynnän aikoina.³¹

Taksiliikennelupia myönnettäessä sovellettiin vuoteen 2018 asti tarveharkintaa. Tarveharkinnan soveltaminen perustuu ajatukseen, että viranomaisen kysynnästä ja tarjonnasta käytettävissä olevan, muun muassa lausunnoista hankitun tiedon perusteella arvioi luvan tarpeellisuuden niin hyvin, että markkinoilla saavutetaan kysynnän ja tarjonnan tasapainotila. Lupia myönnetään niin paljon, että taksien tarve tulee tyydytetyksi ja toisaalta niin vähän, että kaikki tai ainakin lähes kaikki luvanhaltijat saavat ainakin kohtuullisen toimeentulon.³²

²⁹ HE 161/2016 vp., s. 50.

³⁰ Traficom, 2023b.

³¹ Traficom, 2023c.

³² HE 38/2006 vp., s. 15.

Määräsääntelyn tavoitteena on toisaalta ollut turvata kuljetuspalveluiden saatavuus alueilla ja toisaalta sallitulla kilpailurajoittamisella varmistaa päivystysvelvollisuuden toteutuminen yrittäjävetoisesti. Määräsääntelyn purkamisella on ollut vaikutuksia erityisesti maanseutumaisten alueiden palveluihin. Kun taksiliikenneluvalla auton pääasiallista toiminta-aluetta ei rajoiteta, tämä johtaa väistämättä palveluiden keskittymiseen ruuhka-aikoina kaupunkialueille. Tällöin maanseutualueiden taksipalveluiden saatavuus laskee erityisesti viikonloppuisin, kun yrittäjä pyrkii maksimoimaan auton tuoton. Määräsääntelyrajoitusten heikkous liittyy juuri niiden puuttumiseen elinkeinonvapauteen.

Määräsääntelyä koskevaan kysymykseen on otettu kantaa jo vuonna 2004 liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän toimesta lausuntokierroksella olleeseen uuteen taksiliikennelakiin. Tuolloin työryhmä esitti asemapaikkoihin perustuvan lupamäärien sääntelyn purkamista, koska se rajoittaa perusteettomasti elinkeinovapautta. Työryhmä katsoi, että luvanvaraisuus, taksiliikenteen harjoittajaa koskevat vaatimukset ja liikennesääntely riittävät takaamaan riittävän turvallisuuden. Tämän vuoksi tarveharkintaan perustuvalla järjestelyllä ei olisi perustuslain edellyttämää oikeutusperustetta.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on katsottu, että Perustuslain 18 § mukaisen elinkeinovapauden rajoittaminen olevan mahdollista poikkeuksellisesti painavasta yhteiskunnallisesta syystä. Tällaisina syinä on pidetty ainakin sosiaalisten haittojen ja rikollisuuden torjumista.³³

Perustuslakivaliokunta on katsonut lausunnossaan, että arpajaisten toimeenpano on elinkeinovapauden näkökulmasta sellaista erityislaatuista taloudellista toimintaa, jonka luvanvaraistamista on pidettävä hyväksyttävänä arpajaisiin osallistuvien oikeusturvan takaamiseksi, arpajaisista aiheutuvien sosiaalisten haittojen vähentämiseksi sekä

³³ PeVL 23/2000 vp., s. 2.

rikosten ja väärinkäytösten estämiseksi. Samanlaisiin tuloksiin perustuslakivaliokunta päätyneet käsiteltäessä alkoholin valtiollista monopolimyyntiä Alko Oy:n välityksellä.³⁴

Työryhmän lausunnon mukaan taksien liikenneluvat voidaan säilyttää. Taksanvahvistuksesta tulisi ainakin pitemmällä aikavälillä luopua. Luvan hakijaa koskevat vaatimukset voidaan pääosin säilyttää tai niitä voidaan jopa jossain määrin kiristää. Alan toimintavapautta tulisi lisätä luopumalla ajovelvollisuudesta, ajovuorojen viranomaisvahvistuksesta sekä tilausjärjestelmiä koskevasta sääntelystä.

Lausunnon huolimatta, varhaisemmasta lainsäädännöstä voidaan havaita, että sääntelyä on vähitellen tiukennettu. Tiukennuksien lisäksi voidaan huomata kuitenkin, että sääntelystä on poistettu kilpailua rajoittavia tekijöitä, kuten vaatimus liittyä yhteen alueelliseen taksiradiotilausvälituskeskukseen. Lisääntynyt sääntely on koskenut kouluttautumista, joka voidaan havaita erityisesti Taksiliikennelain nojalla säädetyn Ammattipätevyyslain myötä, jolla koulutusvaatimuksia kiristettiin huomattavasti. Määräsääntelyä on pidetty taksiliikennelain säätämisen yhteydessä edellytyksenä, jotta jokaiselle autoilijalle on mahdollista taata toisaalta riittävä toimeentulo ja toisaalta turvata taksipalveluiden saatavuus.

Yksi pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelmassa mainittu tavoite oli sujuvoittaa säädöksiä. Yksi tavoitteeseen liittyvistä toimenpiteistä liittyi sääntelyn purkamiseen ja hallinnollisen taakan keventämiseen, jolla varmistettaisiin erityisesti elinkeinon ja yrittäjyyden vapaus. Yksi tavoitteeseen liittyvä toimenpide liittyi myös lupaprosessien sujuvoittamiseen.³⁵ Yksi tiukan sääntelyn alainen elinkeino oli juuri taksiala taksinkuljettajan ajoluvan tiukkoine koulutusedellytyksineen ja yrittäjäkoulutuksineen.

Vuoden 2018 liikennekaaren säätämisen yhteydessä taksiliikennelupien määräsääntelystä luovuttiin, jolloin myöntämisperusteiksi jäi pelkästään pääsääntöisesti

³⁴ PeVL 48/2017 vp., s. 3.

³⁵ Valtioneuvoston kanslia, 2015.

liikenteestä vastaavan henkilön ominaisuuksien tai luvanhakijan tarkastelu. Edellytetyt ominaisuudet olivat kytketty pääosin työnantajavelvoitteiden hoitamiseen sekä konkurssihistoriaan. Yrittäjäkurssin sekä -kokeen suorittamisvelvoitteista luovuttiin kokonaan. Kuljettajien osalta ajoluvan saaminen edellytti kokeen suorittamista ilman koulutusvelvoitetta, mutta paikallistuntemuksen osoittaminen nähtiin kuitenkin vielä tarpeellina riittävän ammattitaidon saavuttamiseksi.³⁶ Taksinkuljettajan kokeen tarkoituksena oli selvittää ajoluvan hakemisen yhteydessä, että kuljettaja kykenee huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta käytettävästä ajoneuvosta riippumatta, ottamaan huomioon matkustajan ja että hänellä on pääasiallista toiminta-aluetta koskeva riittävä paikallistuntemus. (Laki liikenteen palveluista (320/2017) II.3 1.3 §). Keväällä 2019 vaatimus paikallistuntemuskokeen suorittamisesta erillisellä kokeella taksinkuljettajan kokeen yhteydessä poistui ja kuljettajan osaamisen varmistaminen jäi taksiliikenneluvan haltijan tehtäväksi.

Taulukossa 1 on kuvattu lainsäädännössä tapahtuneita muutoksia vuosien varrella, joilla on ollut keskeisiä vaikutuksia elinkeinon harjoittamiseen.

1991	Henkilöliikennelaki tulee voimaan
1995	Vapautus taksiradiotilausvälityskeskukseen liittymisvelvollisuudesta.
2007	Taksiliikennelaki voimaan
2009	Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä asetti vaatimuksen ammattipätevyyskoulutuksen suorittamisesta
2018	Laki liikenteen palveluista voimaan. Ajoneuvon vaatimuksia esimerkiksi taksivalaisimen ja taksamittarin osalta ja taksiliikenneluvan lupaedellytyksiä poistettiin suurilta osin. Taksinkuljettajan ajoluvan vaatimukset säilyivät kokeen ja paikallistuntemuksen osoittamisen osalta. Yrittäjäkoulutus- ja koevaatimuksista luovuttiin
1.4.2019	Vaatimus kuljettajan paikallistuntemuksen osoittamisesta poistui.

³⁶ Ennen lakia liikenteen palveluista paikallistuntemus osoitettiin ammattipätevyyskoulutuksen antajalle. Tällöinkin yleensä erillisellä kokeella. Lain liikenteen palveluista myöskin paikallistuntemus osoitettiin taksinkuljettajan kokeen yhteydessä erillisenä osakokeena.

2021	Takseja koskevan lainsäädännön korjaussarja. Ajoneuvojen vaatimuksia lisättiin taksamittarin osalta ja koulutusvelvollisuus palautettiin yrittäjille. Myös ajoneuvojen tunnistettavuutta parannettiin. Hinnoitteluvaatimuksia tarkennettiin ja esimerkkihinnaston nähtävilläpito säädettiin pakolliseksi.
------	---

Taulukko 1: Taksiliikenteen keskeiset lainsäädäntömuutokset 1990–2020

2.3 Taksiliikenneluvan saamisen edellytykset vuosien varrella

Henkilöliikennelain (343/1991) voimaan tulon myötä edellytettiin tilausliikenteen harjoittajilta liikennelupaa. Liikennelupien myöntäminen perustettiin jo tuolloin tarveharkintaan. Lain esitöiden mukaan tarveharkintainen liikennelupajärjestelmä mahdollistaa taksiliikenteessä pienten yrittäjien keskinäisen yhteistoiminnan muun muassa taksiasemien, tilauskeskusten ja toiminnan muun järjestämisen suhteen. Vastaavasti vapaan kilpailun tilanteessa ei tällaista yhteistoimintaa voitaisi yrittäjiltä edellyttää³⁷.

Myös liikennöinnin tarkemmat rajoitukset oli säädely tarkemmin asetuksessa ammattimaisesta moottoriajoneuvoliikenteestä (646/1970). Asetuksella määriteltiin liikenneluvan haltijan velvollisuus harjoittaa tilausliikennettä ainoastaan liikennelupaan merkityltä auton asemapaikalta mahdollisesti vahvistetun taksiohjesäännön mukaisesti. Myös liittyminen useampaan taksiradiotilauskeskukseen oli rajoitettua. Taksien käyttö joukkoliikenteen täydentäjänä on myös yksi lakiesityksessä mainittu tavoite. Myös erityisryhmien tarpeita oli huomioitu jo tuolloin. Erityisesti invataksien ja suurikokoisten taksien tarpeen ennakoitiin lisääntyvän vammaispalvelulain myötä.³⁸ Tilausliikenteen rinnalla toisena lupatyypinä oli linjaliikennelupa, joka osaltaan mahdollisti esimerkiksi koululaiskuljetusten suorittamisen myös taksilla. Liikenneluvan myöntämisen edellytykset oli lueteltu henkilöliikennelain 9 § :ssä seuraavasti:

³⁷ HE 175/1990 vp., s. 5.

³⁸ HE 175/1990 vp., s. 5.

« Liikennelupa voidaan myöntää hakijalle, joka luotettavuudeltaan, ammattitaidoltaan, vakavaraisuudeltaan ja muilta ominaisuuksiltaan voidaan katsoa sopivaksi harjoittamaan liikennettä. »

Liikenneluvan tilausliikenteen harjoittamiseen (tilausliikennelupa) myönsi lääninhallitus (Henkilöliikennelaki (343/1991) 10 §). Jos liikennelupaa hakijana oli oikeushenkilö, riitti että hakevan tahon liikenteestä vastaava henkilö katsottiin täyttävän edellämainitut vaatimukset. Vakavaraisuutta koskeva kohta jätettiin kuitenkin soveltamatta tuolloin. Myöntöperusteissa ei lain tasolla edellytetty hakijalta koulutuksen suorittamista, eikä myöskään esimerkiksi koulutuksella osoitettua ammattitaitoa. Lääninhallituksen myöntövaltaan jäi huomattava tulkinnanvaraisuus siihen, kenelle ja millä edellytyksillä liikennelupa voitiin myöntää hakijalle. Tarkemmat vaatimukset on annettu myöhemmin valtuutussäännöksen nojalla.

Luotettavuuteen liittyvät vaatimukset koskivat hakijan nuhteettomuutta. Ammattitaidon osoittaminen voitaneen olettaa liittyvät vahvasti suoritettuun ammattiajolupaan sekä aikaisempaan työkokemukseen. Hakijan soveltuvuuden arviointi muilta osin perustui aikaisempiin rikostuomioihin ja laiminlyönteihin, sekä kansalaiskunnan arviointiin ja tosiasiallisiin mahdollisuuksiin harjoittaa liikennettä. Aikaisemmilla rikoksilla saattoi niin ikään olla luvan saamisen estävä vaikutus.

Henkilöliikennelain ammattitaitovaatimuksen lisäksi tarkasteltiin hakijan tosiasiallista mahdollisuutta harjoittaa liikennettä, sillä luvan saamisen edellytyksiin sisältyi vastapainona velvollisuus harjoittaa liikennettä myönnetyn luvan perusteella. Hallituksen esityksessä korostetaan liikenteenharjoittajan tulee liikenneluvan mukaisten oikeuksien vastapainoksi tuntea vastuuta myös kannattamattomista, mutta tarpeellisista liikennöintipalveluista³⁹.

Vuoden 2007 taksiliikennelaki muutti lupamenettelyä ELY-keskusten tehtäväksi (Taksiliikennelaki (217/2007) 5§). Uuden lain mukaiset taksiluvan myöntämisen edellytykset edellyttivät hakijalta hyvämaineisuutta, taksiliikenteen yrittäjäkurssin ja

³⁹ HE 175/1990 vp., s. 12.

kokeen suorittamista, sekä kykyä huolehtia taloudellisista velvoitteista. Tämän lisäksi luvan myöntämisen erityispiirteenä oli työkokemuksella osoitetun ammattitaidon korostaminen. Koulutusedellytyksistä voitiin lisäksi poiketa, mikäli luvanhakija oli suorittanut alalle soveltuvan ammatti- tai erikoisammattitutkinnon taikka korkeakoulututkinnon (Taksiliikennelaki (217/2007) 6 §). Hakijan hyvä maine kytkeytyi vahvasti edelleen nuhteettomuuden arviointiin. Toisin kuin henkilöliikennelaissa, taksiliikennelaki avasi luvan myöntämisen ja epäämisen perusteet suhteellisen laajasti. Tämä on hyvä luottamuksensuojan kannalta, sillä hakijalla on syytä tietää ennen hakemista mahdollisuutensa hakemuksen menestykselle. Toisaalta liian suppeat vaatimukset korostavat viranomaisen harkintavaltaa tarpeettomasti.

Laki liikenteen palveluista edellytti taksiliikenneluvan hakijalta edellisiä lakeja huomattavasti suppeampia vaatimuksia. Huomattavaa on, että laki liikenteen palveluista ei edellyttänyt taksiliikenneluvan hakijalta kouluttautuneisuutta saati pätevyitymistä. Hallituksen esityksen mukaisesti esityksellä haettiin tasapuolisia toimintaedellytyksiä ja uusia markkinatoimijoita⁴⁰. Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksistä säädettiin lain 4 § :ssä. Taksiliikennelupa myönnettiin edelleen hyvämaineiselle hakijalle. Lakiin kirjattiin kuitenkin entistä laajemmin vaatimukset, joiden perusteella luvan myöntäminen voisi estyä. Erityisiä esteitä myöntämiselle, joita lakitekstiin oli kirjattu olivat konkurssisidokset hakijan osalta kahden vuoden sisällä, työnantajamaksujen tai työsuhdesaatavien laiminlyönti sekä tuomittu liiketoimintakielto. Yhteisöhakijaa koskevat vaatimukset toisaalta olivat vastaavanlaiset liikenteestä vastaavan henkilön osalta. Muutoksista voidaan nähdä, että myöntämisen yhteydessä korostettiin enemmän hyvämaineisuuutta, kuin ammattitaidon osoittamista.

Hyvämaineisuuden vaatimus puolestaan jäi täyttymättä sekä luonnollisen henkilön, että yhteisöhakijan liikenteestä vastaavan henkilön osalta, mikäli hakija oli kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomisesta

⁴⁰ HE 161/2016 vp., s. 2.

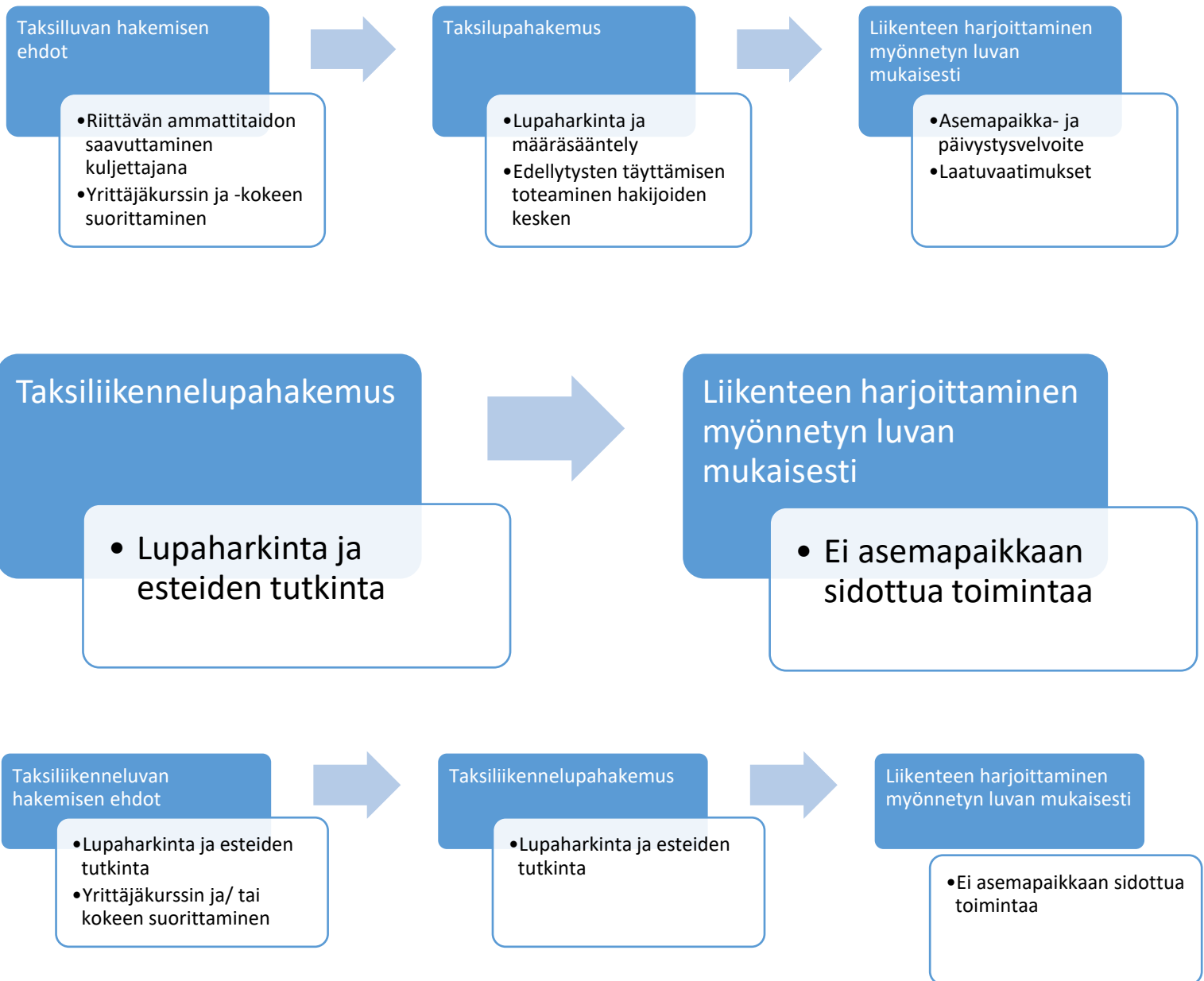
(Liikennepalvelulaki (320/2017) II.1 6 §). Huomattavin muutos oli erittäin selkeiden edellytysten erittely hyvinkin tarkasti. Tämä on positiivinen muutos verrattuna henkilöliikennelakiin. Muodolla turvataan hakijan oikeusturvan toteutumista sekä toisaalta helpotetaan viranomaistyöskentelyä etenkin perusteluiden osalta.

Sanna Marinin hallituskaudella vuonna 2021 voimaan tullut taksiliikenteen säätelyyn kohdistettu niin kutsuttu korjaussarja oli omiaan palauttamaan luottamusta kolhuja kokeneeseen taksialaan. Lakipaketilla palautettiin vaatimus yrittäjäkoulutuksen suorittamisesta taksiliikenneluvan vaatimuksena. Vaatimus ei kuitenkaan koskenut taksiliikenneluvan haltijoita, joiden lupa oli myönnetty ennen 1.7.2018⁴¹. Tällöin liikenteestä vastaavan tai hakijan tuli suorittaa ainoastaan taksiyrittäjän koe. Myös taksiliikennelain voimassaoloaikana jo suoritettu suoritettu yrittäjäkoulutus ja koe katsottiin täyttävän pätevyysvaatimuksen. Edellytyksenä oli, että saatu aikaisempi koulutus oli kirjattu liikenneasioiden rekisteriin. Aikaisemmin taksiyrittäjän koulutuksen tai kokeen suorittanut sai siis mahdollisuuden täyttää koulutusvaatimuksen pelkällä uuden kokeen suorittamisella ilman vaatimusta koulutuksesta. Korjaussarjalla tuotiin myöntämiseen myös lisävaatimus, jolla luvanhaltijalta edellytettiin yritys- ja yhteisötunnusta (Y-tunnus) (Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (299/2021) 6 §).

Ennen lakia liikenteen palveluista taksilupien määrä oli noin 9400. Tasainen nousu lupamäärissä nosti vuosien 2018-2022 välisenä aikana lupamäärät noin 11500 kappaleeseen. Vuoden 2023 alussa lupamäärä on palautunut lakimuutosta edeltävälle tasolle noin 9200 kappaleeseen.⁴² Huomattava on, ettei lupamäärä enää korreloi suoraan taksiautojen määrään, sillä taksiliikenneluvalla eri rajoiteta liikennöivien autojen määrää.

⁴¹ Tätä ennen taksilupa.

⁴² Traficom, 2023d.



Kuvio 1: Taksiluvan myöntämisen vaiheet 2007–2018, 2018–2020 ja 2021 alkaen

Kuviossa 1 on esitetty taksiluvan ja myöhemmin taksiliikenneluvan myöntämisen vaiheet yksinkertaistetusti. 1.8.2018-1.5.2021 välisenä aikana on keskeistä huomata, että lupahakemuksen tekeminen ei edellyttänyt hakijalta ennakollisia toimia, pois lukien hakijan vaatimus tarkastaa omat edellytyksensä hakemuksen menestymiselle.

Korjaussarjalla tehdyt muutokset osoittavat osittaista paluuta taksiliikennelain mukaiseen sääntelyyn, kuitenkin vapaampana. Edellytykset ovat rajoittuneet yrittäjäkurssin tai vaihtoehtoisesti pelkän kokeen suorittamiseen sekä luvan mukaisen toiminnan harjoittaminen ei ole sidottua aikaan eikä paikkaan. Määräsääntelyn purkaminen puolestaan on mahdollistanut useamman halukkaan hakeutumisen alalle. On siis perusteltua todeta, että sääntelyä on kevennetty aiemmasta. Vastaavasti korjaussarja-lakipaketin tapauksessa tahtotila on ollut parantaa yrittäjien edellytyksiä suoriutua velvoitteistaan.

2.4 Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykset vuosien varrella

Asetuksessa ammattimaisesta moottoriajoneuvoliikenteestä (646/1970) edellytettiin taksinkuljettajilta henkilöauton ammattiajolupaa. Ammattiajoluvan myönsi läänin nimismies. Myönnettyyn lupaan kirjattiin kuulustelulla todennettu osaaminen paikallistuntemuksen osalta. Osaaminen sisälsi paikallisesti vahvistettujen ohjesääntöjen osaamisen lisäksi voimassa olevan taksapäätöksen ja katukuulustelun, johon sisältyi sairaaloiden ja tärkeimpien virastojen ja laitosten osoitteet ja ajoreitit.⁴³ Myöhemmin kuljettajalta vaadittu pätevyys on pysynyt pitkälti samana. Henkilöauton ammattiajoluvan myöntämisestä säädetään vuoden 1990 voimaan tullessa ajokorttiasetuksessa (845/1990) sen 37 §:ssä. Ammattiajoluvan myönsi liikenneluvassa määritellyn asemapaikan poliisi. Ammattiajoluvan vaatimukset ajokorttiasetuksen 37 § mukaan olivat:

- 1) hakijalla on auton muu kuin lyhytaikainen ajo-oikeus⁴⁴;
- 2) hän täyttää C-luokan ajoneuvon ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset;
- 3) hakijaa ei henkilökohtaisten ominaisuuksiensa takia ole pidettävä sopimattomana kuljettamaan henkilöautoa ammattimaisessa henkilöliikenteessä;
- 4) hänellä on riittävät tiedot ammattimaista liikennettä koskevista säännöksistä ja määräyksistä, sen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä, asiakaspalvelusta ja muista ammatin harjoittamiseen liittyvistä asioista sekä ammatin edellyttämä paikallistuntemus; ja

⁴³ Honkala, 2021, s. 43.

⁴⁴ Ennen ajokorttilain uudistusta vuonna 2018 hakijalla oli oltava muu auton ajo-oikeus kuin kahdeksi vuodeksi saatu lyhytaikainen ajo-oikeus, jonka muuttaminen pitkäaikaiseksi vaati syventävän vaiheen koulutuksen suorittamisen.

5) hakija ei ole täyttänyt 70 vuotta.

Henkilöliikennelain (343/1991) myötä kuljettajien osaamisen vaatimus säilyi ennallaan, sillä laissa ei ole erillisiä viittauksia tai muutoksia ajokorttiasetuksen vaatimusten lisäksi.

Taksiliikennelain voimaantulon myötä vaatimus ammattiajoluville kiristyi vuoden 2010 alussa. Tuolloin taksin kuljettaminen on jo aiemmin ollut luvanvaraista (henkilöauton ammattiajolupa), mutta ajoluvan saaminen edellytti nyt vähintään 30 h pituisen ammattipätevyyskoulutuksen käymistä (Ammattipätevyyslaki 695/2009) 4 §). Taksinkuljettajien jatkokoulutuspäiviä oli kuitenkin suoritettava viiden vuoden aikana vain yhden päivän verran. Koulutusvaatimukset eriteltiin omikseen ajokorttiasetuksen verraten, mutta osaamisvaatimukset säilyivät. Paikallistuntemuksen osoittaminen säilyi edelleen keskeisenä vaatimuksena taksinkuljettajan ammatin harjoittamiselle.

Säädettyä taksinkuljettajien ammattipätevyyskoulutusta antoivat erikseen tähän opetukseen hyväksyttävät koulutuksenjärjestäjät. Ajoneuvohallintokeskus (AKE) myönsi koulutusluvut, valvoi kouluttajia ja vastasi taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä. Paikallistuntemuksen testaamisesta vastasi koulutusluvan haltija Kokeen sisältö vaihteli sen järjestäjän mukaan. Taksinkuljettajan ajoluvat myönsi puolestaan edelleen poliisi.⁴⁵ Tämä vastuu muuttui vuonna 2016 puolestaan liikenteen turvallisuusvirasto Trafille.⁴⁶

Luvan myöntämisen yhteydessä tutkittiin kuljettajien henkilökohtaisten ominaisuuksien puolesta rikostausta, joka kytketään suoraan henkilökohtaisiin ominaisuuksiin. Hakijaa ei voitu pitää sopivana taksinkuljettajaksi, mikäli hänet oli lainvoimaisesti tuomittu seuraavista rikoksista hakemusta edeltävän viiden vuoden aikana. Ammattipätevyyslain (696/2009) 9 § toisessa momentissa eritellään rikokset, joista tuomitulle ei voida seuraavan viiden vuoden aikana myöntää taksinkuljettajan ammattiajolupaa.

⁴⁵ Liikenne- ja viestintäministeriö, 2009.

⁴⁶ Traficom, 2023a.

Hakijaa ei pidetä sopivana taksinkuljettajaksi, jos hän on hän on ajoluvan hakemista edeltäneen viiden vuoden aikana syylistynyt
-Rattijuopumukseen,
-törkeään rattijuopumukseen,
-törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen,
-kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta tai
-tieliikennelain 75 §:n 2 momentissa tarkoitettuun tekoon, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan.

Vakavalla piittaamattomuudella viitataan liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen siten, että teko on omiaan aiheuttamaan toiselle vaaraa. Siten esimerkiksi ei-huomattavaa ylinopeutta, josta rangaistaan rikesakolla, saati kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta ei ole välttämättä katsottu syyksi ajolupahakemuksen hylkäämiselle tietyissä tilanteissa.⁴⁷ Pääsääntöisesti tarkoitus on kuitenkin varmistaa kuljettajan soveltuvuus, eikä elinkeinon rajoittamista tehdä löyhin perustein.

Ajoluvan myöntämisen esteeksi muodostui myös se, mikäli hakija oli tuomittu muusta liikennesrikoksesta siten, että seuraamuksena oli ajokieltoa vuoden sisällä ajoluvan hakemisesta. Ilmeistä sopimattomuutta koskevat kohdat tarkasteltiin myös viimeisen viiden vuoden osalta. Ilmeistä sopimattomuutta saattoivat osoittaa henkeen tai terveyteen tai väkivaltaisuuteen liittyvät rikokset tai seksuaalirikokset. Myös poliisin pitämistä rekistereistä tehdyn tarkastelun perusteella ajolupa saatettiin evätä sillä, perusteella että hakija katsottiin osoittaneen toiminnallaan elämäntavaltaan tai muuten henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana. (Ammattipätevyyslaki (695/2009) 9§)

Laki liikenteen palveluista muutti kuljettajan vaatimuksia ammattitaidon osoittamisen osalta huomattavasti. Kuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen vaatimus poistui ajoluvan myöntämisen edellytyksistä. Taksinkuljettajan kokeen suorittaminen puolestaan säilytettiin. Vanhat ajoluvat pidettiin kuitenkin voimassa niiden voimassaolon loppuun asti. Myös kokeiden järjestämisvastuu muuttui lain liikenteen palveluista myötä.

⁴⁷ KHO 2018:85.

Koulutusvelvollisuuden poistuessa, joten myös vanhat koulutusluvut peruuntuivat. Taksinkuljettajan kokeen ja paikallistuntemuksen suorittaminen siirtyi suoraan Traficomille, jonka vuoksi kokeet suoritettiin palveluntarjoajan toimipaikassa (Ajovarma). Tällöin myös paikallistuntemuskokeiden ulkomuodot yhtenäistyivät.

Laissa liikenteen palveluista korostetaan kuljettajan ja yrittäjän vastuuta riittävän ammattitaidon saavuttamisen osalta. Taksiliikennelain aikaiset laatuvaatimukset siirtyivät osittain lakiin liikenteen palveluista. Taksiliikennettä harjoittavan luvan haltijan velvollisuus oli huolehtia siitä, että hänen harjoittamassaan taksiliikenteessä seuraavat vaatimukset täyttyivät. Vertailun vuoksi lailla säädetyt laatuvaatimukset on eritelty alla. Laatuvaatimukset ja velvoitteet ovat vahvasti toisiaan vastaavat. Niiden tarkoitus on osoittaa alalla noudatettava odotettu toimintamalli.

Taksiliikennelaki 217/2007 17 §

« Taksiliikennettä harjoitettaessa on noudatettava seuraavia laatuvaatimuksia:

- 1) vahvistetut ajovuorot ajetaan;
- 2) liikenteeseen käytettävä auto on ominaisuuksiltaan, kunnoltaan ja varustukseltaan asianmukainen;
- 3) kuljettajan pukeutuminen on asianmukaista;
- 4) kuljettaja käyttäytyy asiakasta kohtaan asiallisesti ja kohteliaasti ja ottaa huomioon asiakkaan erityiset tarpeet;
- 5) kuljettaja valitsee asiakkaan kannalta edullisimman ja tarkoituksenmukaisimman reitin, jos asiakas jättää valinnan kuljettajalle, tai ajaa asiakkaan ehdottamaa reittiä;
- 6) kuljettaja noudattaa liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi;
- 7) kuljettaja noudattaa vaitiolovelvollisuutta asiakkaan yksityisyyden turvaamiseksi;
- 8) asiakkaalla on oikeus maksaa käteisellä tai yleisimmillä luotto- ja maksukorteilla;

9) noudatetaan vahvistettua taksaa tai niitä hintoja, joista on sovittu;

10) varmistetaan asiakkaan turvallinen autoon tulo ja siitä poistuminen ja tarjotaan hänelle hänen tarvitsemaansa apua;

11) tarjotaan ja annetaan apua matkatavaroita lastattaessa ja purettaessa. »

Laki liikenteen palveluista 320/2017 III.1 2 §

« Henkilöliikennettä tarjoava luvan haltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

- 1) kuljettajalla on II osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupa;
- 2) kuljettaja varmistaa matkustajan turvallisen ajoneuvon tulon ja siitä poistumisen ja tarjoaa hänelle hänen tarvitsemaansa apua;
- 3) kuljettajalla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito;
- 4) kuljettajalla on kyky ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet;
- 5) matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi;

6) kun hinta perustuu matkan pituuteen tai matkaan käytettävään aikaan, kuljettaja valitsee matkustajan kannalta edullisimman ja tarkoituksenmukaisimman reitin, jos matkustaja jättää valinnan kuljettajalle, tai ajaa matkustajan ennalta matkan tilauksen yhteydessä hyväksymää tai ehdottamaa reittiä;

7) matkustajalla on oikeus maksaa matkansa käteisellä ja yleisimmillä maksukorteilla, jollei 1 §:ssä tarkoitetulla tavalla ole selkeästi määritelty tiettyä maksutapaa, jonka matkustaja on tilauksen tai varauksen yhteydessä hyväksynyt. »

Kyseiset laatuvaatimukset ja veloitteet koskevat sekä taksiliikenneluvan, että taksiluvan haltijoita, mutta edellä eriteltyjen vaatimusten voidaan nähdä koskevan pääsääntöisesti taksinkuljettajaa. Erona voidaan havaita se, ettei taksiliikennettä koskevien veloitteiden rikkominen ole suoraan kytketty taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamiseen. Vastaavasti taksiliikennelain aikaisten laatuvaatimusten osalta kytkentä on tehty suoraan luvan peruuttamisen perusteisiin. Laatuvaatimusten ja veloitteiden asettamisen selkeä tarkoitus on luoda standardoitu vaatimus taksialan toimijoille. Vaatimusten ja veloitteiden noudattamatta jättämisestä ja sen vaikutuksesta ajolupaun käsitellään tarkemmin seuraavassa kappaleessa.

Taksinkuljettajien ammattipätevyyden muutokset ovat osaltaan vaikuttaneet alalle haluavien määrä koulutusvaatimusten kiristyessä sekä alalle pääsyn vaikeutuessa matalapalkkaisen alan kiinnostus laski vastaavasti. Koulutusvaatimusten poistamisella on ollut positiivinen suoraan vaikutus alalle pyrkijöiden määrään. Koulutusvaatimuksien ohjauksella voidaankin suoraan vaikuttaa alan toimijoiden määrään. Vuoden 2022 lopussa voimassa olevien taksinkuljettajan ajolupien määrä oli noin 38 000 kappaletta. Vastaava määrä 1.7.2018 oli noin 28 000 kappaletta. Taksien kuljettajapula koettiin edelleen ongelmaksi, taksikokeen pakollisen koulutuksen poistamisesta huolimatta. Taksien kuljettajapulaa yritettiin ratkaista 1.4.2019 voimaan tulleella muutoksella, jolla poistamalla kokeesta paikallistuntemuskoe, jonka jälkeen taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi on riittänyt pelkän teoriakokeen suorittaminen.⁴⁸ Kokemusten perusteella useat taksivälitysyhtiöt ovat siirtyneet silti edellyttämään paikallistuntemuksen osoittamista ennen työskentelyn aloittamista yhtiön välityksen alaisuudessa. Tämä on

⁴⁸ Kariluoto, 2021, s. 21.

silti linjassa lain tarkoituksen perusteella, jossa taksiliikenneluvan haltija vastaa kuljettajan riittävästä ammattitaidosta.

Taksilain korjaussarja toi mukanaan mahdollisuuksia viranomaille käsitellä vilppitapauksia paremmin, mikäli taksinkuljettajan kokeessa havaittiin vilpillistä toimintaa (Korjaussarja (299/2021) 246 a §). Vilpillisen toiminnan perusteella kokeeseen osallistuminen uudestaan estyi kuuden kuukauden ajaksi.

Myös valvonnan kehittämiseen pyrittiin asettamalla viranomaisille enemmän valvottavia kohteita. Myös asiakirjojen ajossa mukana pitämisen velvoitetta kiristettiin. Edelleen kuljettajan vastuuta painotettiin ja velvollisuus pitää luvanhaltijan ja kuljettajan nimitiedot asiakkaiden nähtävänä asetettiin liikennevirhemaksun alaisiksi rikkeiksi (Korjaussarja (299/2021) 268 §).

Ennen lakia liikenteen palveluista lähtökohtana taksinkuljettajana toimimiselle oli koulutuksella hankittu ammattitaito. Riittävän ammattitaidon saavuttaminen koostui taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen suorittamisesta sekä kokeeseen sisältyvän paikallistuntemuksen osoittamisesta. Lähtökohtana taksinkuljettajan ammattitaidolle tulisi olla toiminta-alueen (myös asemapaikan) pääpiirteinen tuntemus.

Ennen ammattipätevyyslain voimaantuloa Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä tarkasteli mietinnössään ammattipätevyyden muutoksien tarpeellisuutta. Työryhmä näki, että taksinkuljettajan kokeessa tulisi mietinnön mukaisesti testata hakijan tuntemusta alueesta ja naapurikunnista yleisesti, kuten kaupunginosien tuntemusta.

Tarkemmin ottaen kokeessa olisi syytä testata tietämystä alueen kaduista, teistä ja suorimmista ja joustavimmista reiteistä sekä matkustajaterminaalien kuten lento- ja rautatieasemien sijainnista. Kokeessa olisi myös hallittava alueen virastojen, laitosten, sairaaloiden, sosiaali- ja terveydenhoitopalvelupisteiden, kuten vanhainkotien ja vammaistoimipisteiden sijainti sekä eri oppilaitosten, korkeakoulujen ja erilaisten muiden palvelupisteiden ja matkailunähtävyyksien sijainti. Tällaisia ovat muun muassa

hotellit, ravintolat, teatterit ja konserttitalit, kauppakeskukset sekä huvipuistot ja virkistysalueet.⁴⁹

2.5 Luvan peruuttaminen

Taksiliikenneluvan ja taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen yhteydessä on otettava tarkasteluun tavat ja edellytykset, joilla jo myönnetty lupa on peruutettu tai voitu peruuttaa. Luvan peruuttamisen edellytykset heijastuvat vahvasti siihen, kuinka helposti lupa on voitu hakea alun perin.

Asetuksessa ammattimaisesta moottoriajoneuvoliikenteestä (646/1970) tarkasteltiin erityisesti yhteisten sääntöjen noudattamista. Liikenneluvan peruuttamisesta säädettiin lain 24 §:ssä. Liikennelupa voitiin peruuttaa, mikäli haltija ei enää täyttänyt sen saamisen edellytyksiä, lupaehtoja ei noudatettu, haltija joutui maksukyvyttömäksi tai ei hoitanut liikennettä saadun luvan mukaisesti. Alla oleva korkeimman oikeuden päätös selkeyttää erityisesti vaatimuksia sen osalta, milloin liikenneluvan haltijan ei katsottu enää omaavan tarvittavaa luotettavuutta.

Kun liikenneluvan haltija, jolle lääninhallitus oli myöntänyt tilausliikenneluvan, oli syyllistynyt 4 kertaa yleisen huvitilaisuuden häiritsemiseen juopuneena, otettu poliisiin toimesta juopumuksesta selviämään kaikkiaan 21 kertaa sekä mellastettua humalassa kotonaan ja naapurissa puukko kädessään lääninhallitus katsoi, ettei haltija enää omannut sitä luotettavuutta, mitä ammattimaisen moottoriajoneuvoliikenteen harjoittajalta vaadittiin.⁵⁰

Ammattiajoluvan osalta noudatettiin ajokorttiasetuksen määräyksiä. Ajoluvan peruuttaminen kytkettiin lupaedellytyksiin. Luvan peruuttaminen oli mahdollista, mikäli haltija määrättiin ajokieltoon, tai häntä ei katsottu enää henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan sopivana toimimaan kuljettajana ammattimaisessa henkilöliikenteessä (Ajokorttiasetus (845/1990) 38 §). Terveysvaatimusten ja ikärajoitteiden osalta peruuttamisen edellytykset olivat selkeät. Kuitenkin luvan peruuttaminen muiden henkilökohtaisten ominaisuuksien kuten ei-liikennerekoksiin

⁴⁹ Liikenne- ja viestintäministeriö, 2005.

⁵⁰ KHO 5118/1973.

liittyvät virheet eivät ole helposti tulkittavissa. Korkeimman hallinto-oikeuden aiempi oikeuskäytäntö selkeyttää asiaa syiden osalta.

Kun henkilöauton ammattiajoluvan haltija oli tuomittu kahden kuukauden ehdolliseen vankeuteen avunannosta ammattimaiseen alkoholipitoisen aineen luvattomaan myyntiin ja rikos oli tehty henkilöauton tilausliikenteen harjoittamisen yhteydessä, pidettiin henkilöä henkilökohtaisten ominaisuuksiensa takia sopimattomana kuljettamaan henkilöautoa ammattimaisessa liikenteessä.⁵¹

Henkilöauton ammattiajoluvan haltijaa ei voitu pahoinpitelyn sekä alkoholin jatkuvan väärinkäytön vuoksi pitää henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan sopivana kuljettamaan henkilöautoa ammattimaisessa liikenteessä.⁵²

Taksiliikennelain voimaantulon myötä, myös taksiluvan myöntämisen edellytykset muuttuivat. Tällöin vastaavasti peruuttamisen edellytykset saivat uuden ulottuvuuden, jotka olivat lailla säädetyt laatuvaatimukset (Taksiliikennelaki (217/2007) 17 §). Taksiluvan peruuttamisesta säädettiin lain 22 §:ssä. Taksiliikennelain mukaan ELY-keskuksen oli peruutettava lupa, mikäli liikenteen harjoittamisen yhteydessä ilmeni vakavia ja olennaisia rikkomuksia. Rikkomuksien tuli liittyä palvelun saatavuuteen tai velvollisuuteen harjoittaa liikennettä. Taksilupa voitiin peruuttaa myös hinnoittelun laiminlyönneistä, salassapitovelvollisuuden rikkomisesta tai säädettyjen laatuvaatimusten noudattamatta jättämisestä.

Ammattipätevyyslailla puolestaan otettiin kantaa ajoluvan peruuttamiseen vasta pari vuotta myöhemmin, ammattipätevyyslain voimaantulon myötä. Peruuttaminen kytkettiin lain 9 §:ssä lueteltuihin ja laajalti avattuihin myöntöedellytyksiin. Lupa voitiin siis peruuttaa, mikäli haltija luvan voimassa ollessa syyllistyi ennen myöntämistä tarkasteltaviin myöntämisen estäviin rikkomuksiin. Jälleen terveydentilan muuttuminen tai oma pyyntö voidaan nähdä selvinä syinä peruuttamiselle. Myöntöperusteissa 5 momentin mukainen lisäys antaisi tulkinnan mukaan paikalliselle poliisiviranomaiselle mahdollisuuden ajoluvan peruuttamiseen, mikäli hakija muutoin toiminnallaan osoitti olevansa elämäntavaltaan tai henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan ilmeisen sopimaton

⁵¹ KHO 5378/1978.

⁵² KHO 379/1977.

toimimaan taksinkuljettajana. Lisäyksellä annettiin jälleen laaja harkintavalta viranomaiselle, jolla luvan peruuttaminen olisi mahdollista esimerkiksi aikaisemman käyttäytymisen ansiosta. Tätä tarkastelua ei kuitenkaan voitu tehdä hakijan aikaisemman käytöksen perusteella viittä vuotta pidemmältä ajalta, kuten lain sanamuodosta saattaisi olettaa.⁵³ KHO:n perusteluiden mukaan säädöksen soveltaminen olisi vaatinut erityisen vahvoja perusteita.

Lailla liikenteen palveluista säädettiin taksiliikenneluvan peruuttamisesta. Mahdollisuus luvan peruuttamiseen oli, mikäli luvanhaltija rikkoi lain säädöksiä tai luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyttyneet (Liikennepalvelulaki (320/2017) VI.1 2 §). Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen puolestaan edellytti vakavia rikoksia, jotka on eritelty kuljettajaa koskevissa vaatimuksissa. Ajoluvan puuttuminen⁵⁴ on katsottu kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseksi, josta määrätty rangaistus on sakkoa. (Liikennepalvelulaki (320/2017) VI.2 3§ 1. mom.). Luvan peruuttaminen voisi tulla kyseeseen, mikäli teko osoittaa selvää soveltumattomuutta toimia taksinkuljettajana. Taksinkuljettaja ajoluvan ajossa pitäminen ei kuitenkaan ole säädetty pakolliseksi.

Useimmat valvontatoiminnassa havaittavat rikkeet perustuvat luvan edellytyksiin, jotka koskevat taksinkuljettajan nimen esilläpitoa, sekä luvanhaltijan nimen ja yhteystietojen pitämistä matkustajien saatavilla. Taksiliikennelupien peruuttaminen on ollut esillä lakimuutoksien korjauksien jälkeen, jolloin lupaehtojen muuttuminen aiheutti siirtymäajan jälkeen useiden lupien perumisen. Suurimmat syyt olivat luvanhaltijoiden Y-tunnuksen puuttuminen sekä se etteivät liikenteestä vastanneet henkilöt olleet suorittaneet määräpäivään mennessä edellytettyä koulutusvaatimusta.⁵⁵ Puutteiden korjaamisen määräajasta esimerkki voidaan antaa vuoden 2022 loppupuolella vaiheessa,

⁵³ KHO 2013:190, Korkein hallinto-oikeus katsoi, ettei hakijan aikaisempi yli viiden vuoden takainen rikoshistoria voinut olla syynä ajolupahakemuksen hylkäämiselle.

⁵⁴ Puuttumisella tarkoitetaan, sitä, ettei kuljettajalla ole taksinkuljettajan ammattiajolupaa. Tilanne on erilainen, mikäli olemassa oleva lupa ei ole ajossa mukana.

⁵⁵ Yle Uutiset, 2022.

jolloin koulutusvelvoitteiden täyttämättä jättäneiden taksiliikenneluvan haltijoiden lupia alettiin perua Traficom in toimesta. Koulutusvelvoitteiden täyttäminen edellytti yrittäjäkokeen suorittamista tai koulutuksen ja kokeen suorittamista, mikäli taksiliikennelupa oli myönnetty ennen heinäkuuta 2018, eikä liikenteestä vastanneen henkilön saamasta koulutuksesta ollut tehty merkintää liikenneasioiden rekisteriin jo aikaisemmin.

Myös hintatietojen esittämistä koskevat rikkeet olivat yleisiä. Taksiliikenneluvan mukana pitämisen laiminlyönti on harvinaisempi rike.⁵⁶ Vaikka kyseiset puutteet eivät vaikuta taksiliikennelupaan, saati taksinkuljettajan ajolupaan, eivätkä ne ole suoraan liikenneturvallisuutta vaarantavia, on selvää, että puutteellinen toiminta pienissä asioissa juontaa pidemmälle. Pienien puutteiden yleisyys johtuu selkeästi puutteellisesta valvonnasta ja valvonnan kyvyttömyydestä puutua puutteisiin vaikuttavasti. Myös viranomaisyhteistyön puutteellisuudesta kertoo se, ettei ilman taksiliikennelupaa operoivaa taksiyrittäjää ole mahdollisuutta ilmiantaa, sillä Verohallinnon ilmoitusvelvollisuus rajoittuu yli 6 kuukauden vankeusrangaistuksen ylittäviin rikoksiin.⁵⁷

Taksiliikennelupien peruuttaminen kuuluu luvan myöntäneelle viranomaiselle. Luvan peruuttamisen edellytykset on kytketty luvanhaltijalle luvan myöntämisen yhteydessä kirjattuihin ehtoihin.

Nämä ehdot kytkeytyvät suoraan myöntämisen edellytyksiin. Täten luvan myöntämisen edellytysten menettäminen luvan voimassaoloaikana johtaa toimenpiteisiin, joita voivat olla huomautus, varoitus sekä luvan peruuttaminen. Luvan peruuttaminen määräaikaisena ei ole mahdollista edes luvanhaltijan itsensä pyytämänä. Toiminnan keskeyttämisen ilmoittamisen oikeusvaikutus säilyttää luvan, mutta hakijan on toiminnan jatkuessa ilmoitettava tästä edelleen Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenneluparikkomuksesta määrättävä sakko on luonteeltaan hallinnollinen seuraamus, jonka tarkoitus on ohjaustoimien kautta saattaa toiminta luvan myöntämisen mukaiseksi.

⁵⁶ Traficom, 2022c.

⁵⁷ MTV Uutiset, 2022.

Luvan peruuttaminen kytkeytyy erityisesti jälkikäteiseen valvontaan ja luvanhaltijan ominaisuuden tarkasteluun.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa luvan, mikäli:

- 1) luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvan haltijan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä, eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai*
- 2) luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. (Liikennepalvelulaki (320/2017) VI.1 2 § 2 mom.)*

Mikäli rikkomus on luonteeltaan lievä liikennepalvelulain säädöksiä vastaan, on lupaviranomaisella mahdollisuus huomauttaa tai varoittaa luvanhaltijaa ennen luvan peruuttamisen harkintaa.

Varoitus ja huomautus on tarkoitettu tilanteisiin, joissa rikkomus on kertaluonteinen eikä toistuva, eikä sillä aiheuteta vakavaa vaaraa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa luvan haltijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin edellä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla toistuvasti tai vakavasti jättää noudattamatta mainitussa kohdassa tarkoitettuja säännöksiä tai määräyksiä. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuutena huomioiden voida pitää riittävänä.

Huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti ja siitä tehdään merkintä rekisteriin. (Liikennepalvelulaki (320/2017) IV 1.1§)

Kuljettajia koskevan ajoluvan peruuttaminen on säilynyt pitkälti samanlaisena. Lakiin on kuitenkin taksilain korjaussarjan yhteydessä otettu erityissäädös, jolla taksikuljettajan kokeeseen osallistuminen estyy vilppitapauksissa jopa kuuden kuukauden ajalle. (Korjaussarja (320/2017) 246 a.) Taksikuljettajan ajolupa peruutetaan poliisin toimesta väliaikaisesti, mikäli luvanhaltijan epäillään syyllistyneen rikokseen, ja luvan voimassa pitäminen voisi vaarantaa matkustajien turvallisuuden. Peruuttaminen määräajaksi koskee rikoksia, joihin syyllistyminen ei suoraan vaikuta matkustajien turvallisuuteen. Toistaiseksi tapahtuva peruuttaminen puolestaan johtuu yleensä ajokieltoon

määräämisestä liikennesrikoksista, sillä ajolupa on sidottu ajo-oikeuteen. Myös terveydentilan muutokset voivat vaikuttaa ajoluvan peruuttamiseen toistaiseksi.⁵⁸

⁵⁸ Poliisi, 2023.

3 Kyselytutkimus taksialan toimijoille

3.1 Kyselylomake

Tutkimuksen keskeinen metodi oli kyselytutkimus. Kyselytutkimuksessa mittarit koostuvat kysymyksistä ja väitteistä, jotka liittyvät tutkittavaan asiaan. Mittaus tapahtuu kyselylomakkeella, jossa on useita eri kysymyksiä sekä mittareita. Kyselytutkimuksen kohteena olevat asiat, kuten mielipiteet, asenteet ja arvot, ovat moniulotteisia ja usein monimutkaisia, jolloin tutkimuksen kyselylomakkeeseen kannattaa panostaa erityisesti.⁵⁹

Kyselytutkimuksessa osiolla tarkoitetaan yksittäistä kysymystä, joka lähtökohtaisesti mittaa vain yhtä asiaa. Mittari on taas osioista koostuva kokonaisuus, joka mittaa useita, joillain tavoin toisiinsa liittyviä asioita.⁶⁰ Taksialan toimijoille toimitettu kyselylomake sisälsi 12 kappaletta 5-portaisella Likertin asteikolla varustettu kysymystä liittyen kysymykseen koskien taksialan lainsäädäntömuutoksia.

Kyselylomakkeen osioita voidaan kutsua avoimiksi tai suljetuiksi. Avoimeen osioon vastaaja voi vastata vapaamuotoisesti, kun taas suljetun osion vastausvaihtoehdot on annettu valmiiksi lomakkeelle.⁶¹ Kummaltakin vastaajaryhmältä kysyttiin kaksi avointa kysymystä koskien lainsäädäntömuutoksiin kohdistuvia mielipiteitä. Useimmiten kyselytutkimuksessa käytetään enimmäkseen suljettuja osioita, mutta avoimiakin tarvitaan. Molemmissa osioissa on hyvät ja huonot puolensa. Valmiit vastausvaihtoehdot selkeyttävät mittausta sekä helpottavat tietojen analysointia. Sanalliset vastaukset ovat työläämpiä käsitellä, mutta joissain tapauksissa avoimet osiot toimivat suljettuja osioita paremmin. Avovastauksista saatetaan kuitenkin saada tutkimuksen kannalta tärkeää tietoa, joka voisi jäädä suljetuista osioista kokonaan havaitsematta. Välttämättömiä

⁵⁹ Vehkalahti, 2014 s. 20.

⁶⁰ Vehkalahti, 2014 s.23.

⁶¹ Vehkalahti, 2014 s. 24.

avoimet osiot ovat tilanteissa, joissa vaihtoehtoja on liikaa, tai niitä ei vain ole mahdollista etukäteen rajata riittävästi.⁶²

Kyselylomakkeen jokaisen yksittäisen kysymyksen kohdalla tutkimuksen tekijän tulisi miettiä seuraavia asioita. Ensinnäkin tulee miettiä, miten kysymyksellä saatava tieto edesauttaa tutkimuskysymyksiin vastaamista. Toiseksi, saadaanko jokaisen kysymyksen avulla todella tietää se mitä haluatkin tietää. Kolmanneksi, olisiko sama tieto mahdollista saada tehokkaammin tai luotettavammin muunlaisella kysymyksellä.⁶³ Kyselylomakkeessa tärkeänä voidaan pitää myös saatekirjettä. Kirjeen tarkoitus on antaa vastaajalle tiedot ainakin siitä mikä on tutkimuksen tarkoitus ja kuka sen tekee ja mihin tutkimustuloksia tullaan käyttämään. Saatekirjeen vaikutus voi olla vastajaalle motivaattori vastata kyselyyn tai ohittaa vastaaminen. Siksi siihen panostaminen kannattaa.⁶⁴

Vehkalahti korostaa verkkolomakkeiden yleistymistä ja niiden hyviä puolia, joiden vastapuolena ovat paperilomakkeiden käsin tallentamisen hitaus, kalleus ja virheettius. Vehkalahtien mukaan on valitettavasti alkanut ilmetä vastausväsymystä, kun kyselyiden määrä verkossa on jatkuvasti kasvanut. Vehkalahti korostaa, että monesti olisi syytä miettiä vakavasti, olisiko mahdollista tiivistää lomaketta ja jättää osa kysymyksistä pois. Myös lomakkeen tiivistäminen, kieleen panostaminen ja koevastaajan käyttäminen ennen levittämistä ovat suotavia tapoja parantaa vastausprosenttia ja helpottaa vastaamista.⁶⁵

Taanila antaa myös muutaman ohjeen kysymysten laatimiseen. Hänen mukaansa jokaisen vastaajan tulisi pystyä ymmärtämään ja tulkitsemaan kysymyksen samalla tavalla. Kysymysten olisi siis hyvä olla yksinkertaisia, lyhyitä ja selkeitä. Tulee myös

⁶² Vehkalahti, 2014 s. 25.

⁶³ Taanila, 2019 s. 23.

⁶⁴ Vehkalahti, 2014 s. 47–48.

⁶⁵ Vehkalahti, 2014 s. 48.

huomata, että vastaaja on harvoin yhtä perehtynyt kyselyn aihepiiriin kuin tutkija. Eli tutkijalle hyvinkin selkeät asiat tai käsitteet eivät välttämättä ole sitä vastaajalle.⁶⁶

Tutkimuskysymysten laatimisen yhtedessä koekysymykset pyrittiin karsimaan mahdollisimman tiiviiksi ja kyselyn alussa mainittiin myös kauanko vastaaminen noin keskivertovastaajalta kestäisi. Kysymykset myös testautettiin viidellä koevastaajalla ennen kyselyn lähettämistä, jotta voitiin varmistua siitä, että kysely aukeaa linkin kautta ja vastaajat ymmärtävät kysymykset.

Tutkimuksessa käytetty lomake laadittiin Google Forms -kyselyalustalla. Kyselytutkimuksen jakelua varten laadittiin ensin sähköpostilista sisältäen kaikki Kansaneläkelaitoksen vuoden 2022 kilpailutukseen osallistuneista taksivälitysyhtiöistä. Tämän lisäksi kyselyä jaettiin muille taksiyhtiöille, jotka löytyivät internetin hakupalveluista. Kysely jaettiin suomalaisille taksivälitysyhtiöille sähköpostitse ystävänpäivänä 2022.

Saatetekstissä välitysyhtiöitä pyydettiin jakamaan kyselytutkimus kuljettajien ja yrittäjien kesken parhaaksi katsomallaan tavalla. Jälkiseurannan ja selvityksen perusteella useimmiten tämä tarkoitti tutkimuksen jakamista kuljettajien ja yrittäjien sähköpostilistalle tai viikko- tai kuukausitiedotteeseen sisällyttämistä. Tutkimusta jaettiin myös erilaisille alan keskustelua sisältäville keskustelupalstoille. Kyselytutkimus lähetettiin ja avattiin vastattavaksi 14.2.2023 ja kyselytutkimus oli auki 31.3.2023 asti. Tutkimuksella pyrittiin saamaan mahdollisimman suuri otos taksialan toimijoiden keskuudesta.

Kyselyn tarkoituksena oli tarkoitua selvittää taksialan toimijoiden ajatuksia koskien väitteitä, joiden aihealueet koskivat työllistymistä, palkkausta, sekä muita muutoksia, joita lakimuutosten jälkeisen uutisoinnin perusteella oli pidettävä tärkeinä sekä uutisoinnin kohteina. Näitä olivat koulutusvaatimukset sekä vaatimukseen liittyvät asiat,

⁶⁶ Taanila, 2019 s. 25.

kuten paikallistuntemus sekä työturvallisuus. Kyselyssä selvitettiin myös kuljettajien ja yrittäjien ajatuksia. Erityisesti kyselyssä korostui niiden taksinkuljettajien ja -yrittäjien asema, jotka olivat työskennelleet ennen ja jälkeen lakimuutoksen. Kyselyssä selvitettiin myös ajatuksia koskien taksilainsäädännön muuttumista vuoden 2018 jälkeen ja siihen liittyviä mahdollisia kehityskohteita.

Kyselyssä voidaan antaa erityistä painoarvoa sille, että vastaajien näkökulmat liittyvät juuri työtä suorittavien mielipiteeseen. Taksiryttäjien ja kuljettajien velvollisuus on noudattaa heitä koskevan lainsäädännön säädöksiä, jolloin heillä on vahva näkemys siitä, mikä on toimivaa ja mikä vastaavasti vaatii kehitystyötä jatkon kannalta.

3.2 Reliabiliteetti ja valideetti

Tutkimuksen reliabiliteetilla tarkoitetaan sitä, kuinka luotettavasti tutkimustavoilla pystytään mittaamaan haluttua ilmiötä. Validiteetti ilmaisee kuinka hyvin tutkimuksessa käytetyllä mittaus- tai tutkimusmenetelmällä mitataan tutkittavalle ilmiölle kuuluvaa ominaisuutta, mitä oli tarkoituksena mitata.⁶⁷

Reliabiliteettiin vaikuttavat monet tekijät, kuten tutkimuksen menetelmät, mittarit ja tutkimuspopulaation valinta. Tutkimusmenetelmien tulee olla johdonmukaisia, jotta tulokset voidaan toistaa ja saada samat tulokset uudessa tutkimusasetelmassa. Mittareiden tulee olla tarkkoja ja luotettavia, jotta ne voivat mitata sitä, mitä ne on suunniteltu mittaamaan. Tutkimuspopulaation valinta on myös tärkeää, sillä sen on oltava edustava otos kohdeyleisöstä, jotta tulokset ovat yleistettävissä laajemmalle väestölle.

Valideettiin vaikuttavat myös samat tekijät kuin reliabiliteettiin. Mittarit, tutkimusmenetelmät ja tutkimuspopulaation valinta vaikuttavat siihen, miten hyvin tutkimuksen tulokset heijastavat sitä, mitä tutkitaan. Lisäksi tutkijan tulee varmistaa,

⁶⁷ Hirsjärvi ym., 2009, s. 226–227.

että tutkimus on suunniteltu siten, että se vastaa tarkasti tutkimuskysymykseen ja että se ei sisällä vääristymiä, jotka voivat vaikuttaa tuloksiin.

Voidaan todeta, että reliabiliteetti ja valideetti ovat tärkeitä tekijöitä tutkimuksen laadun kannalta. Luotettavat ja pätevät tutkimustulokset voivat auttaa tutkijoita tekemään tärkeitä päätöksiä ja vaikuttamaan yhteiskunnallisiin muutoksiin. On tärkeää huolehtia tutkimusmenetelmien, mittareiden ja tutkimuspopulaation valinnan tarkkuudesta ja edustavuudesta, jotta tutkimuksen luotettavuus ja pätevyys voivat olla mahdollisimman korkealla tasolla. Tutkimuksessa toteutettu ryväsotanta on otettu kaikista KELA:n kilpailutukseen osallistuneista taksivälitysyhtiöistä⁶⁸. Kohderyhmä kattaa kaikki kyselyyn vastanneet.

3.3 Vastaajien taustatiedot

Tutkimukseen saatiin vastauksia vastausajan puitteissa 14.2.2023-31.3.2023 välisenä aikana yhteensä 150 kappaletta. Tutkimuksen vastausprosenttia ei ole mahdollista laskea tarkasti, sillä potentiaalisten vastaajien määrää ei voida tarkasti määrittää kyselyn toimittamistavan vuoksi. Traficomien tilastojen mukaan vuoden 2022 lopussa taksinkuljettajien ajolupia oli voimassa noin 38 000 kappaletta. Tämän antaa vastaajien mahdollisen kohderyhmän koon. Kyseinen aineisto olisi kuitenkin mahdotonta käsitellä ja myös pienemmällä otoksella on mahdollista saada hyvinkin tarkka kuva mielipidejakautumasta.

Vastaajat jaettiin kyselylomakkeen alussa vastaamaan kahteen hieman erilaiseen kyselyyn, joiden kysymykset erosivat toisistaan. Vastaajat jaettiin taksinkuljettajiin, sekä taksiyrittäjiin. Taksiryrittäjän määritelmän täytti, mikäli vastaaja tai tämän edustama taho oli taksiliikenneluvan haltija tai oli ollut tällainen viimeisen kymmenen vuoden aikana. Vastaavasti taksinkuljettajan määritelmä täyttyi, mikäli vastaajalla on tai oli ollut voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa viimeisen 10 vuoden aikana. Koevastausten perusteella kyselyyn vastaaminen vaati aikaa noin 10–15 minuuttia. Kyselyn rakenne oli

⁶⁸ Tietoarkisto, 2023a.

kolmiosainen. Ensin vastaajia pyydettiin valitsemaan vastaajarooli, jonka jälkeen kyselyssä aukesi taustatieto-osio. Taustatietojen jälkeen vastaajat vastasivat oman roolinsa mukaisesti suljettuihin kysymyksiin, joihin oli mahdollista vastata Likertin asteikolla 1–5. Kolmas osio sisälsi kaksi avointa kysymystä, joihin oli mahdollista vastata vapaalla tekstillä. Tutkimukseen vastanneiden taustatiedot ovat eritelty taulukossa 3.

Taustatieto taksinkuljettajilta (N=60)	lkm.	Osuus vastaajista %	Taustatieto taksiyrittäjiltä (N=90)	lkm.	Osuus vastaajista %
Sukupuoli			Sukupuoli		
Mies	53	88,3	Mies	75	83,3
Nainen	7	11,7	Nainen	14	15,6
Muu	0	0,0	Muu	1	1,1
Ikä			Ikä		
18—25 vuotta	12	20,0	18—25 vuotta	1	1,1
26—35 vuotta	11	18,3	26—35 vuotta	5	5,6
36—49 vuotta	11	18,3	36—49 vuotta	17	18,9
50—60 vuotta	14	23,3	50—60 vuotta	36	40,0
yli 60 vuotta	12	20,0	yli 60 vuotta	31	34,4
Pääasiallinen työskentelypaikkakunta			Pääasiallinen työskentelypaikkakunta		
Uusimaa	6	10,0	Uusimaa	14	15,6
Varsinais-Suomi	2	3,3	Varsinais-Suomi	1	1,1
Satakunta	2	3,3	Satakunta	11	12,2
Kanta-Häme	1	1,7	Kanta-Häme	0	0,0
Pirkanmaa	2	3,3	Pirkanmaa	4	4,4
Päijät-Häme	5	8,3	Päijät-Häme	24	26,7
Kymenlaakso	1	1,7	Kymenlaakso	1	1,1
Etelä-Karjala	0	0,0	Etelä-Karjala	0	0,0
Etelä-Savo	0	0,0	Etelä-Savo	1	1,1
Pohjois-Savo	0	0,0	Pohjois-Savo	1	1,1
Pohjois-Karjala	2	3,3	Pohjois-Karjala	1	1,1

Keski-Suomi	1	1,7	Keski-Suomi	1	1,1
Etelä-Pohjanmaa	5	8,3	Etelä-Pohjanmaa	14	15,6
Pohjanmaa	30	50,0	Pohjanmaa	9	10,0
Keski-Pohjanmaa	0	0,0	Keski-Pohjanmaa	1	1,1
Pohjois-Pohjanmaa	3	5,0	Pohjois-Pohjanmaa	5	5,6
Kainuu	0	0,0	Kainuu	2	2,2
Lappi	0	0,0	Lappi	0	0,0
Ahvenanmaa	0	0,0	Ahvenanmaa	0	0,0
Työskennellyt alalla			Työskennellyt alalla		
Alle vuoden	2	3,3	Alle vuoden	0	0,0
1–2 vuotta	8	13,3	1–2 vuotta	4	4,4
3–5 vuotta	8	13,3	3–5 vuotta	13	14,4
Yli 5 vuotta	15	25,0	Yli 5 vuotta	10	11,1
Yli 10 vuotta	27	45,0	Yli 10 vuotta	63	70,0
Työskentelymäärä		0,0	Toimin työnantajana tällä hetkellä		
Osa-aikaisesti (10–38 h/viikko)	15	25,0	En toimi työnantajana	27	30,0
Koko-aikaisesti (yli 38 h/viikko)	27	45,0	1–3 työntekijälle	51	56,7
Satunnaisesti (alle 10 h/viikko)	5	8,3	4–10 työntekijälle	9	10,0
En työskentele tällä hetkellä	13	21,7	11.50 työntekijälle	3	3,3
Onko sinulla voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa?			Onko sinulla voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa?		
On	56	93,3	On	89	98,9
Ei	4	6,7	Ei	1	1,1
Ei, mutta olen hankkimassa sellaista	0	0,0	Ei, mutta olen hankkimassa sellaista	0	0,0
Ajolupani on peruutettu väliaikaisesti	0	0,0	Ajolupani on peruutettu väliaikaisesti	0	0,0

Onko lakimuutos vaikuttanut ryhtymiseesi taksialalle?			Onko lakimuutos vaikuttanut ryhtymiseesi taksialalle?		
On	4	6,7	On	9	10,0
On osittain	3	5,0	On osittain	6	6,7
Ei	53	88,3	Ei	75	83,3
Mitä taksialan koulutuksia olet suorittanut?			Mitä taksialan koulutuksia olet suorittanut?		
Taksinkuljettajan koe Ajovarmassa	38	63,3	Taksinkuljettajan koe Ajovarmassa	67	74,4
Taksinkuljettajan ammattipätevyyskoulutus 30 h	22	36,7	Taksinkuljettajan ammattipätevyyskoulutus 30 h	20	22,2
Taksinliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus 21 h	8	13,3	Taksinliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus 21 h	3	3,3
Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus 7 h (pelkkä käytännön osuus)	6	10,0	Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus 7 h (pelkkä käytännön osuus)	13	14,4
Paikallistuntemuskoe Ajovarman järjestämänä	13	21,7	Paikallistuntemuskoe Ajovarman järjestämänä	15	16,7
Paikallistuntemuskoe muun järjestäjän pitämänä	38	63,3	Paikallistuntemuskoe muun järjestäjän pitämänä	47	52,2
Välitysyhtiön järjestämän koulutuksen, esimerkiksi välityslaitteita koskien	42	70,0	Välitysyhtiön järjestämän koulutuksen, esimerkiksi välityslaitteita koskien	53	58,9
Muu taksialaan liittyvä koulutus, esim. vapaaehtoinen taksinkuljettajan peruskurssi	15	25,0	Muu taksialaan liittyvä koulutus, esim. vapaaehtoinen taksinkuljettajan peruskurssi	20	22,2
En ole suorittanut mitään koulutuksia tai kokeita.	0	0,0	En ole suorittanut mitään koulutuksia tai kokeita.	2	2,2
			Onko sinulla tai edustamallasi taholla voimassa oleva taksiliikennelupa?		
			On	88	97,8
			Ei	2	2,2

Taulukko 2: Kyselyyn vastanneiden taustatiedot

Vastaajista 85 % oli miehiä ja 15 % naisia tai muunsukupuolisia. Kyselyn alussa valittava vastaajarooli taksinkuljettajan ja taksiryttäjän välillä jakautui melko tasaisesti. 60 % vastaajista ilmoitti olevansa taksiryttäjä (N=60) ja 40 % taksinkuljettaja (N=90). Vahvaa sukupuolijakaumaa selittää vahvasti taksialan ammattikunnan yleinen sukupuolijakauma.

Kuljettajien ikäjakauma oli tasainen, kun taas ryttäjien osalta vastaajien ikä painottui yli 30-vuotiaisiin. Ikäjakaumaa voi selittää se, että yritystoiminnan aloittaminen käytännössä eli taksiluvan saaminen on ennen lakimuutosta edellyttänyt useamman vuoden työkokemusta taksinkuljettajan toimimisesta. Vastaavasti kuljettajien ikäjakauma oli tasainen, sillä kuljettajana toimimista ei rajoiteta iällisesti muuten kuin vähintään vuoden voimassa olleella varsinaisella ajokortilla.⁶⁹

Lakimuutoksen ennakoituista vaikutuksista poiketen suurin osa vastaajista ilmaisi, ettei taksialan lainsäädäntöuudistus ollut vaikuttanut päätökseen ryhtyä taksialalle. Vastaajien vastauksissa korostuu erityisesti pitkään alalla toimineen, jolloin on ymmärrettävää, ettei ryhtyminen taksialalle ole lakimuutoksen vuoksi. Taksiryttäjistä 70 % vastaajista kertoi työskennelleensä alalla yli 10 vuotta. Myös kuljettajista sama osuus kertoi työskennelleensä alalla yli 5 vuotta.

Kyselyyn vastanneet olivat muutamaa vastaajaa lukuun ottamatta kaikki työskennelleet taksialalla viimeisen kymmenen vuoden aikana vähintään vuoden ajan. Työskentelymääristä voidaan sanoa, että noin 70 % vastaajista työskenteli koko-aikaisesti tai osa-aikaisesti siten, että he työskentelivät vähintään 10 h viikossa. Viidennes vastanneista kuljettajista ei työskennellyt tällä hetkellä ollenkaan. Ryttäjät olivat pääsääntöisesti yksinyrittäjiä, eivätkä toimineet työnantajina suurelle määrälle työntekijöitä. 85 % vastaajista työllisti enintään 3 työntekijää tai ei ollenkaan. Taksialan

⁶⁹ Ennen ajokorttilain uudistusta vuonna 2018 hakijalla oli oltava muu auton ajo-oikeus kuin kahdeksi vuodeksi saatu lyhytaikainen ajo-oikeus, jonka muuttaminen pitkäaikaiseksi vaati syventävän vaiheen koulutuksen suorittamisen.

toimijoiden parissa onkin yleistä, että taksiyritys koostuu yhdestä autosta ja yhdestä työntekijästä, joka on itse yrittäjä.

Suurimmalla osalla sekä yrittäjillä, että kuljettajilla oli voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa. Ainoastaan viisi vastaajaa ilmoitti, ettei heillä ole voimassa olevaa ajolupaa. Yrittäjien vastaajista kaikki kahta vastaajaa lukuun ottamatta ilmoittivat, että he tai heidän edustamansa taho omasi voimassa olevan taksiliikenneluvan. Kenenkään ajolupaa ei ollut väliaikaisesti peruutettu. Koulutustaustasta voidaan nähdä, että suurin osa oli suorittanut sekä taksinkuljettajan kokeen että paikallistuntemuskokeen. Välitysyhtiön järjestämä koulutus esimerkiksi välityslaitteita koskien oli myös suoritettu useimmiten. Ainoastaan kaksi vastaajaa ilmoitti, ettei ollut suorittanut mitään koulutuksia tai kokeita alaan liittyen. Nämä vastaajat olivat yrittäjiä. Kuljettajista viidennes oli suorittanut ammattipätevyyslaissa määritellyn 30 tunnin pituisen ammattipätevyyskoulutuksen. Myös suuri osa yrittäjistä ja kuljettajista oli suorittanut muun toimijan, kuten välitysyhtiön oman koulutuksen liittyen esimerkiksi välityslaitteisiin.⁷⁰

Taksilain korjaussarjan yhteydessä säädettiin myös mahdollisuus lisäkoulutuksen suorittamiseen. Laki liikenteen palveluista purki kouluttautumisveloitteen, mutta uuden lain myötä syntyi myös mahdollisuus suorittaa taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus (Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (299/2021) 26a §). Koulutuksen pituus vaihteli 21 oppitunnin ja seitsemän oppitunnin välillä. Erityisryhmien kuljettajakoulutus oli mahdollista suorittaa seitsemän tunnin mittaisena, mikäli koulutettavalla ollut voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa aikavälillä 1.1.2010-1.7.2018 ja hän oli suorittanut ammattipätevyyslaissa (695/2009) määritellyn 30 oppitunnin pituisen kuljettajakoulutuksen tai jatkokoulutuksen. Taustatiedoista selviää, että noin viidennes toimijoista on suorittanut uuden erityisryhmien kuljettajakoulutuksen. Tilanteeseen on oletettavasti tulossa muutos loppuvuoden 2023

⁷⁰ Useat välitysyhtiöt järjestävät edelleen omia koulutuksiaan, joissa syvennetään kuljettajien osaamista välityslaitteisiin ja keskitetysti hankittuihin taksimittareihin.

aikana, sillä Kansaneläkelaitos on vuoden 2022 kilpailutusten yhteydessä ilmoittanut edellyttävänsä KELAn korvaamien taksimatkojen kuljettajilta koulutuksen käymistä 1.1.2024 alkaen⁷¹. Koulutus sinällään on vapaaehtoinen, eikä sen suorittamista edellytetä muutoin. Traficomien tilastoista selviää, että kuljettajien koulutuksien suorittamisen määrä on nousussa. 15.3.2023 mennessä yhteensä 1500 kuljettajaa on suorittanut koulutuksen. Voimassa olevista ajoluvista (noin 38 000) peilaten siis noin 4 % kuljettajista on koulutuksen suorittanut tähän mennessä.⁷²

Vastaukset jakautuivat yrittäjien vastauksien perusteella maantieteellisesti hieman epätasaisesti. Etelä-Pohjanmaan, Uudenmaan, Satakunnan ja Päijät-Hämeen vastaukset kattoivat noin 72 % kaikista vastauksista. Tätä selittää Uudenmaan osalta aktiivinen vastaajakunta, sillä pääkaupunkiseudulla sijaitsevien taksien osuus kokonaismäärästä on huomattava. Vastaavasti Päijät-Hämeessä aktiivinen kyselyn lähettämisen jälkeinen viestinpito kyselyä välittäneiden toimijoiden kesken. Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan osalta vastauksien runsaus voisi selittyä yliopiston läheisellä sijainnilla. Vastauksia ei saatu yrittäjien osalta ollenkaan Ahvenanmaan, Lapin, Etelä-Karjalan eikä Kanta-Hämeen maakunnista.

Kuljettajien osalta vastauksien jakauma oli myös maantieteellisesti hajautunut voimakkaasti. Puolet vastauksista saatiin Pohjanmaan alueelta. Ahvenanmaan, Lapin, Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Pohjois-Savon, Etelä-Savo sekä Etelä-Karjalan maakunnista vastauksia ei saatu lainkaan. Muista maakunnista saatiin kuljettajilta vähintään yksi vastaus jokaisesta. Keskimäärin saatiin kaksi vastausta muualta kuin Pohjanmaalta, Uudeltamaalta, Päijät-Hämeestä ja Etelä-Pohjanmaalta. Jakauma on vastaavanlainen kuin yrittäjien vastauksien osalta. Vastauksien jakaumaan voidaan olettaa vaikuttavan samat tekijät. Vastausjakauma voidaan kuitenkin katsoa kattavaksi, sillä vastaukset ovat jakautuneet myös kasvukeskusten ja suurkaupunkien ulkopuolelle.

⁷¹ Invalidiliitto, 2021.

⁷² Traficom, 2023a.

3.4 Väittämäkysymysten tulokset

Väittämäkysymykset olivat erilaiset riippuen vastaajan roolista, joka valittiin kyselyn alkuvaiheessa. Kysymyksillä pyrittiin saamaan kattava katsaus taksilainsäädännön muutoksien vaikutuksiin keskeisten muutosten osalta. Myös lainsäädännön vaikutusten arvioinnin kannalta. Kysely sisälsi vastaajan roolista riippumatta yhteensä 12 kysymystä. Ainoa kysymys, jolla tehtiin ero vastaajaroolien osalta, oli taksiyrittäjille esitetty kysymys, joka koski sitä, onko uusien kuljettajien työllistäminen helpottunut. Vastaavasti työntekijöiden osalta kysymys koski sitä, ovatko työntekijät saaneet mielestään riittävän perehdytyksen työnantajaltaan uutta lainsäädäntöä koskien.

Kysymykset taksinkuljettajille	Kysymykset taksiyrittäjille
Pidän taksialan lainsäädännön uudistumista onnistuneena.	Pidän taksialan lainsäädännön uudistumista onnistuneena.
Laki liikenteen palveluista on tarpeeksi kattava taksialan tarpeisiin.	Laki liikenteen palveluista on tarpeeksi kattava taksialan tarpeisiin.
Minusta on selkeää, millainen toiminta vaatii taksiliikenneluvan.	Minusta on selkeää, millainen toiminta vaatii taksiliikenneluvan.
Taksialan lainsäädäntöuudistus on aiheuttanut työntekijöiden ammattitaidon kasvua.	Taksialan lainsäädäntöuudistus on aiheuttanut työntekijöiden ammattitaidon kasvua.
Taksialan lainsäädäntöuudistus on parantanut taksien saatavuutta erityisesti maaseutumaisilla alueilla.	Taksialan lainsäädäntöuudistus on helpottanut uusien kuljettajien työllistämistä.
Taksialan lainsäädäntöuudistus on parantanut asiakkaiden luottamusta taksien toimintaan.	Taksialan lainsäädäntöuudistus on parantanut taksien saatavuutta erityisesti maaseutumaisilla alueilla.

Taksialan lainsäädäntöuudistus on lisännyt alan toimijoiden määrää.	Taksialan lainsäädäntöuudistus on parantanut asiakkaiden luottamusta taksien toimintaan.
Olen saanut riittävän perehdytyksen työnantajaltani lainsäädännön muutoksia koskien.	Taksialan lainsäädäntöuudistus on lisännyt alan toimijoiden määrää.
Erilaisten kyytipalveluidentarjoajien, kuten Uberin ja Yangon tarjoamien palveluiden lisääntyminen on hyvä asia.	Erilaisten kyytipalveluidentarjoajien, kuten Uberin ja Yangon tarjoamien palveluiden lisääntyminen on hyvä asia.
Taksialalta maksettava palkka on lisääntynyt taksialan lainsäädäntömuutosten myötä.	Taksialalta maksettava palkka on lisääntynyt taksialan lainsäädäntömuutosten myötä.
Taksinkuljettajien työturvallisuus on lisääntynyt taksialan lainsäädäntömuutosten jälkeen.	Taksinkuljettajien työturvallisuus on lisääntynyt taksialan lainsäädäntömuutosten jälkeen.
Taksinkuljettajien paikallistuntemus on parantunut taksialan lainsäädäntömuutosten jälkeen.	Taksinkuljettajien paikallistuntemus on parantunut taksialan lainsäädäntömuutosten jälkeen.

Taulukko 3: Avoimet kysymykset vastaajarooleittain

Kysymysten vastauksien jakauma on eritelty kuvioissa 2 ja 3 vastaajarooleittain.

3.4.1 Väittämäkysymyksen vastaukset kuljettajilta

Ensimmäinen kysymys koski taksialan lainsäädännön uudistusta vuonna 2018 ja sen onnistumista. Kuljettajista 80 % vastasi olevansa hieman tai täysin eri mieltä väitteen kanssa. Vain kahdeksan prosenttia vastaajista oli hieman tai täysin samaa mieltä lainsäädännön onnistumisen kanssa. Selvästi enemmän hajautuneisuutta aiheutti toinen kysymys, joka käsitteli lainsäädännön kattavuutta. Lakia liikenteen palveluista piti tarpeeksi kattavana alle seitsemän prosenttia vastaajista. Hieman yli 60 % vastaajista ei

pitänyt lainsäädäntöä hieman tai täysin kattavana taksialan tarpeisiin. Taksiliikenneluvan piiriin kuuluva toiminta nähtiin pääosin selkeänä.

Saattavuutta, luottamusta ja ammattitaidon kasvua koskevat väitteet saivat jokainen liki identtisen vastausjakauman. Täysin eri mieltä väitteen kanssa jokaisen kysymyksen kohdalla oli yli 70 % vastaajista. Hieman eri mieltä oli noin 15 % vastaajista. Noin alle 15 % vastaajista ei osannut vastata kysymykseen tai oli väitteen kanssa samaa mieltä. Ammattitaitoon liittyvänä kysymyksenä, kuljettajien paikallistuntemuksen lisääntymistä koskevan väitteen kanssa täysin eri mieltä oli 82 % vastaajista.

Useimmat vastaajat kokivat saaneensa riittävän perehdytyksen työnantajaltaan liittyen lakimuutoksiin. Vastaavasti toimijamäärän lisääntymisestä oltiin pääsääntöisesti samaa mieltä. Yli puolet vastanneista kokivat, ettei taksialalta maksettava palkka ole lisääntynyt, eivätkä he nähneet myöskään alustatalouden toimijoiden lisääntymistä hyvänä asiana. Työturvallisuutta koskevaan kysymykseen saatiin hieman hajautuneisuutta, mutta enemmistö vastasi olevansa eri mieltä väitteen kanssa.



Kuvio 2: Kuljettajien vastaukset kysymyksittäin

Yllä olevassa kuviossa 2 on kuvattu kuljettajien vastaukset (N=60) ja niiden esiintymismäärä. Kuviosta nähdään, että usean kysymyksen kohdalla vastausjakauma on melko voimakas. Näistä vastauksista voidaan tulkita, että useimmilla kysymykseen vastaajilla on ollut selkeä mielipide asiaan liittyen. Toimijamäärää ja perehdytystä koskevien kysymysten jakauma on päinvastainen, mutta selkeästi tulkittavissa samanmielisyydeksi väitteeseen.

Vastauksista voidaan johtaa seuraavat päätelmät kuljettajien mielipiteiden osalta:

1. Taksialan uudistunutta lainsäädäntöä ei nähdä pääsääntöisesti onnistuneena
2. Uudistus ei ole aiheuttanut työntekijöiden ammattitaidon kasvua, saatavuuden lisääntymistä, eikä lisännyt luottamusta taksien toimintaan
3. Lainsäädäntöuudistus on lisännyt alan toimijoiden määrää, ja työntekijät ovat pääsääntöisesti saaneet tarpeellisen perehdytyksen lakimuutoksiin liittyen

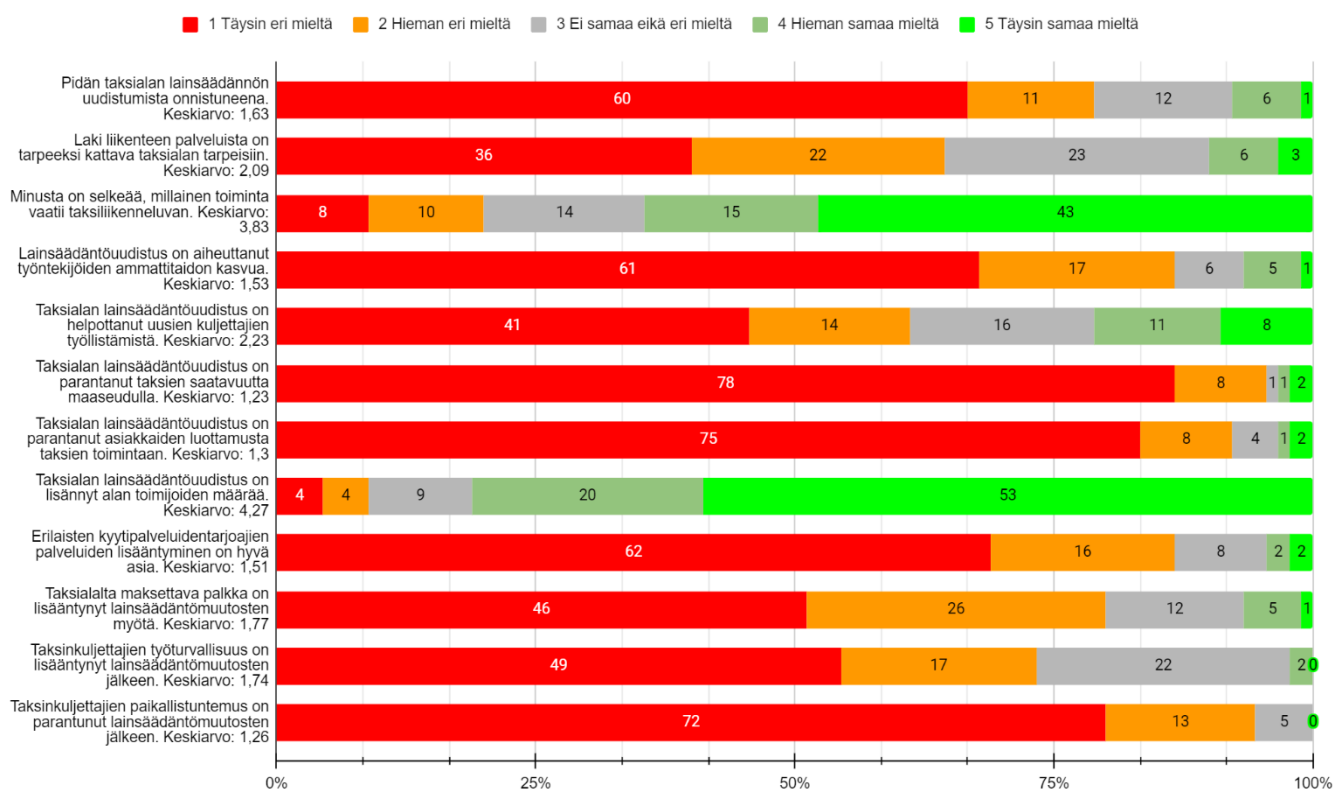
4. Kuljettajien mielestä alan työturvallisuus tai siitä maksettava palkka ei ole lisääntynyt
5. Alustatalouden toimijoiden lisääntymistä ei nähty hyvänä asiana taksialan kannalta.

3.4.2 Väittämäkysymysten vastaukset taksiyrittäjiltä

Kysymys liittyen taksilainsäädännön uudistukseen vuonna 2018 keräsi yrittäjiltä selvästi kuljettajia jyrkemmän vastausjakauman. Täysin eri mieltä onnistumiseen liittyneen väitteen kanssa oli noin 67 %. Täysin eri mieltä ja hieman eri mieltä olevien yhteenlaskettu osuus oli kuitenkin vastaavalainen kuin kuljettajien osalta eli noin 80 %. Myös noin kahdeksan prosenttia vastaajista oli hieman tai täysin samaa mieltä lainsäädännön onnistumisen kanssa.

Kysymys koskien lainsäädännön kattavuutta koskien aiheutti myös hajautuneisuutta vastauksissa. Kuitenkin enemmistö vastaajista katsoi olevansa eri mieltä väitteen kanssa. Noin 10 % vastaajista vastasi pitivänsä hieman tai täysin lakia liikenteen palveluista tarpeeksi kattavana. Taksiyrittäjien osalta taksiliikenneluvan piiriin kuuluva toiminta nähtiin pääosin selkeänä. Kuitenkin noin 20 % vastanneista oli eri mieltä väitteen kanssa. Ammattitaidon lisääntymistä, luottamusta sekä saatavuutta koskevat väitteet keräsivät kuljettajien tapaan melko samanlaisen jakauman. Saatavuutta ja luottamusta koskevien kysymysten kanssa täysin eri mieltä vastasi olevansa yli 80 % vastanneista. Ammattitaidon lisääntymistä koskien eri mieltä oli noin 68 % vastanneista. Ammattitaitoon liittyvän paikallistuntemuksen lisääntymistä koskevan väitteen kanssa täysin eri mieltä oli jopa 80 % vastaajista.

Yrittäjille eritelty kysymys koskien työllistymisen helpottumista oli myös jakautunut pääsääntöisesti eri mieltä olevien puolelle. Noin 60 % vastasi olevansa väitteen kanssa hieman tai täysin eri mieltä. Toimijamäärän lisääntymistä koskevan väitteen kanssa täysin tai hieman samaa mieltä olevien osuus oli runsas 80 % vastanneista. Erilaisten alustapalveluiden lisääntymistä koskevan väitteen kanssa täysin eri mieltä oli runsas 60 % vastanneista. Työturvallisuutta sekä palkanmaksua koskevien väitteiden kanssa yli 50 % oli täysin eri mieltä.



Kuvio 3: Taksiryttäjien vastaukset kyselyyn

Yllä olevassa kuviossa 3 on kuvattu yrittäjien vastaukset (N=90) ja niiden esiintymismäärä. Kuviosta nähdään, että kuten kuljettajien osalta, usean kysymyksen kohdalla vastausjakauma on melko voimakas. Näistä vastauksista voidaan tulkita, että useimmilla kysymyksiin vastaajilla on ollut selkeä mielipide asiaan liittyen. Varsinkin niissä osioissa, joissa enemmistö vastaajista on täysin eri mieltä väitteen kanssa, jäävät muut mielipiteet selkeään vähemmistöön, sillä vaihtoehtona oli myös ei samaa eikä eri mieltä-vaihtoehto. Tähän keskikastiin vastauksensa antoi suhteellisen pieni osuus

vastaajista jokaisen väitteen kohdalla, paitsi työturvallisuutta koskevaan kysymykseen, jossa ei samaa eikä eri mieltä oli noin neljännes vastaajista. Tilanne oli vastaava myös kuljettajien osalta. Kuten kuljettajien tapauksessa, toimijamäärää ja perehdytystä koskevien kysymysten jakauma on päinvastainen, mutta selkeästi tulkittavissa samanmielisyydeksi väitteeseen.

Vastauksista voidaan johtaa seuraavat johtopäätökset yrittäjien mielipiteiden osalta:

1. Taksialan uudistunutta lainsäädäntöä ei nähdä pääsääntöisesti onnistuneena
2. Uudistus ei ole aiheuttanut työntekijöiden ammattitaidon kasvua, saatavuuden lisääntymistä, eikä lisännyt luottamusta taksien toimintaan
3. Lainsäädäntöuudistus on lisännyt alan toimijoiden määrää, ja työntekijät ovat pääsääntöisesti saaneet tarpeellisen perehdytyksen lakimuutoksiin liittyen
4. Yrittäjien mielestä alan työturvallisuus tai siitä maksettava palkka ei ole lisääntynyt
5. Alustatalouden toimijoiden lisääntymistä ei nähty hyvänä asiana taksialan kannalta.

3.5 Avointen kysymysten tulokset

Kummaltakin vastaajaroolilta kysyttiin avoimien kysymyksien kautta samat kysymykset. Kysymyksillä tiedusteltiin vastaajilta mitä he pitivät onnistuneena uudessa taksilainsäädännössä ja millaisia kehitystarpeita lainsäädännössä mahdollisesti olisi.

Avointen kysymysten tarkastelua varten vastausaineisto jaoteltiin vastaajaperusteisesti taksinkuljettajiin ja taksiyrittäjiin. Kaikkiin kysymyksiin saatiin vastauksia yhteensä 150 kappaletta.

Avoimien kysymysten vastaukset voivat olla pitkiä tarinoita, lyhyitä ranskalaisia viivoja tai yksittäisiä sanoja. Vastaukset ovat monipuolisia, eikä niitä ole helppo luokitella numerokoodaukseen. Lomaketutkimuksissa vastaukset on kuitenkin jaettava

sisältöluokkiin.⁷³ Tutkimukseen saadut avoimet vastaukset vaihtelivat pituudeltaan yhdestä merkistä jopa 900 merkkiin.

Jaottelu luokkiin voidaan tehdä ennalta määrätyn luokituksen avulla, mutta yleisemmin luokitus tehdään vastauksista itsestään. Tutkijan tehtävänä on "pakottaa" vastauksia erikseen päätettäviin luokkiin, vaikka vastaukset ovat usein monipuolisia ja vaikeita luokitella.⁷⁴ Vastauksien perusteella poimittiin jokaisesta toistuvat teemat ja ryhmiteltiin ne omiksi luokikseen. Vaikka kyselyyn saadut avoimet vastaukset olivat suurilta osin laajoja kokonaisuuksia, mutta vastauksista oli havaittavissa tiettyjä toistuvia teemoja.

3.5.1 Onnistumiset uudessa taksilainsäädännössä

Avointen vastauksien perusteella onnistumiset jaoteltiin eri luokkiin. Kuljettajien ja yrittäjien mielestä taksilainsäädännöstä tapahtuneet onnistumiset ja niiden aineisto luokiteltiin seuraavasti:

1. Ajovuorojen vapautuminen ja päivystysvelvollisuuden poistuminen
2. Lupakiintiöiden ja asemapaikkavelvollisuuden poistuminen
3. Toimijamäärän lisääntyminen
4. Hinnoittelu
5. Muu onnistuminen
6. Ei onnistumisia
7. Ei osaa sanoa.

Vastaukset sisälsivät pääsääntöisesti yhden onnistumisen osa-alueen.

Taulukossa 4 on esitelty vastaukset jaoteltuna teemoittain ja vastaajarooleittain. Vastauksien joukosta löydettiin kaksi toistuvaa teemaa, jotka koskivat ajovuorojen vapautumista ja päivystysvelvollisuuden poistumista sekä lupakiintiöiden ja asemapaikkavelvollisuuden poistumista. Muu onnistuminen on määritelty yksittäiseksi

⁷³ (Tietoarkisto, 2023b, Avointen kysymysten koodaus)

⁷⁴ (Tietoarkisto, 2023b, Avointen kysymysten koodaus)

huomioksi tai kannanotoksi, jossa oli löydetty jokin yksittäinen onnistuminen. Kaikki vastaukset, joissa ilmaistiin, ettei uudistus sisällä mitään onnistumisia luokiteltiin Ei onnistumisia-kategoriaan. Myös vastaukset, joissa jätettiin ottamatta kantaa kysymykseen, luokiteltiin tähän kategoriaan. Vastaukset, joissa selkeästi ilmoitettiin, ettei vastaaja osaa vastata kysymykseen luokiteltiin Ei-osaa sanoa kategoriaan.

Mitä pidät onnistuneena uudessa taksilainsäädännössä?		
Onnistumiset kuljettajat		
Onnistumisen aihealue	Lukumäärä	Osuus vastauksista %
Ei onnistumisia	17	28,3
Ajovuorojen vapautuminen ja päivystysvelvollisuuden poisto	13	21,7
Lupakiintiöiden ja asemapaikkavelvollisuuden poistuminen	7	11,7
Toimijamäärän lisääntyminen	6	10,0
Hinnoittelu	3	5,0
Muu onnistuminen	11	16,7
Ei osaa sanoa	3	6,7
Onnistumiset yrittäjät		
Onnistumisen aihealue	Lukumäärä	Osuus vastauksista %
Ei onnistumisia	39	43,3
Ajovuorojen vapautuminen ja päivystysvelvollisuuden poisto	19	21,1
Lupakiintiöiden ja asemapaikkavelvollisuuden poistuminen	19	21,1
Hinnoittelu H	3	3,3
Muu onnistuminen	8	8,9
Ei osaa sanoa	2	2,2

Taulukko 4: Vastaukset avoimeen kysymykseen 1.

Huomattava osa vastaajista piti taksialan lainsäädäntöuudistusta epäonnistuneena. Kuljettajista noin 30 % vastasi, ettei uudistus sisällä minkäänlaisia onnistumisia. Vastaava luku yrittäjien mielestä oli noin 45 %. Kuitenkin vastaavasti noin 40 % vastaajista piti vahvistetuista ajovuoroista vapautumista ja päivystysvelvollisuuden poistumista

onnistuneena muutoksena. Myös lupakiintiöiden purkua ja asemapaikkaan sidotun liikenteenharjoittamisen poistamista pidettiin onnistumisena. 10 % kuljettajista piti toimijamäärän lisääntymistä hyvänä asiana. Muutamassa vastauksessa myös pidettiin onnistuneen hinnoittelun vapautumista ja asemapaikkasäännöstelyyn liittyvien niin sanottujen maksuttomien paluukyytien⁷⁵ poistumista.

Kuljettajien mielestä onnistumisina pidettiin myös erilaisten tilaustapojen kehitystä, sekä alalle pääsemisen halpenemisena, kun halukkaiden ei tarvinnut suorittaa useita erilaisia maksullisia kursseja. Myös monopolin purkautumista ja kilpailun vapautumista pidettiin onnistumisena. Myös yrittäjien mielestä elinkeinonharjoittamisen vapautta pidettiin onnistumisen osa-alueena, kuin myös erilaisten tilaussovellusten kehittymistä.

« Ajovuorolistat poistuivat. Nykyään taksipääte on auki 24/7 ja saat valita itse milloin olet töissä ja kuinka kauan »

« Ei asemapaikkavelvoitetta eli voi odottaa ja ottaa asiakkaita missä tahansa. »

« Mielestäni taksialaa ei olisi pitänyt vapauttaa, joten taksilainsäädäntö on kokonaisuutena epäonnistunut. «

« Ei ole päivystyspakkoa. Ilta- ja yöaikaan sekä viikonloppuna maaseudullakaan ei tarvitse odotella mahdollisia kyytejä, joita tosi vähän. «

« Lupakiintiö oli hyvä vapauttaa, mutta luvan saamisen edellytyksiä pitäisi kiristää.»

3.5.2 Kehityskohteet uudessa taksilainsäädännössä

Vastaavasti jaoteltiin kehityskohteita käsittelevän kysymyksen avoimet vastaukset. Kehityskohteiden vastaukset sisälsivät huomattavasti enemmän erillisiä pointteja ja kokonaisuuksia, kuin onnistumisien osalta. Täten vastauksista myös toisesta kysymyksestä kerättyjen erillisten luokiteltujen vastausten lukumäärä ylittää kerättyjen vastausten lukumäärän (150).

⁷⁵ Maksuttomilla paluukyydeillä viitataan siihen, ettei asemapaikan ulkopuolelle suuntautuneen taksimatkan paluumatkalla saanut kerryttää maksua. Tämä perustui siihen, että kuljettajan olisi joka tapauksessa palattava takaisin asemapaikalle seuraavaa kuljetusta odottamaan. ks. esim. Valtioneuvoston asetus taksiliikenteen kuluttajilta perittävästä enimmäishinnoista (403/2017)

1. Kuljettajien ammattitaidon parantaminen
2. Valvonnan lisääminen
3. Lupaedellytysten kiristäminen
4. Määräsääntelyn palauttaminen
5. Hinnoittelun rajoittaminen
6. Saatavuuden parantaminen
7. Palkkaus
8. Muu kehityskohde
9. Ei osaa sanoa

Taulukossa 5 on esitelty vastaukset jaoteltuna teemoittain ja vastaajarooleittain. Vastauksien joukosta löytyi useita toistuvia teemoja, mutta vastaukset olivat onnistumiskysymyksestä poiketen laajempia ja pidempiä. Selvästi toistuva teema koski kuljettajien ammattitaidon parantamista, johon liittyviä aiheita olivat muun muassa paikallistuntemus, kielitaito ja avustamisalttius erityisesti erityisryhmiä kohtaan. Myös yleiset asiakaspalvelutaidot nostettiin esiin useasti sekä kuljettajien, että yrittäjien vastauksissa. Lupaedellytysten kiristäminen ja valvonnan lisääminen nähtiin myös selkeästi korostuvana teemana. Valvonnan lisääminen monimuotoisesti valvojan viranomaisen toimesta nähtiin ainoana keinona hillitä harmaata taloutta ja epärehellistä toimintaa. Sanktioiden koventamista rikoksista liittyen luvattomaan taksiliikenteen harjoittamiseen vaadittiin myös. Traficomien alaisten taksitarkastajien toimet nähtiin useassa vastauksessa keinona valvonnan lisäämiseen.

Lupaedellytysten kirittämisessä vastaukset korostivat pätevyysvaatimusten lisäksi käytettävää kalustoa. Pätevyysvaatimuksissa korostettiin koulutusta, soveltuvuutta alalle, sekä paikallistuntemuskokeen palauttamista. Pätevyydellä toivottiin erityisesti pakollisuutta yrittäjäkurssin osalta. Pelkän yrittäjäkokeen suorittamista pidettiin riittämättömänä. Taksinkuljettajakoetta esitettiin laajennettavaksi myös entisestään, kuin myös kielitaidon mittaamista. Määräsääntelyyn liittyvät vastaukset korostivat sen

tarpeellisuutta tarvittavan saatavuuden kannalta. Saatavuuden kehittämiseen esitettiin pääasiallisena ratkaisuna markkinavetoista päivystyspalvelun ostamista paikoissa, joissa se nähdään tarpeelliseksi. Hinnoittelun rajoittamista kansallisella lainsäädännöllä nähtiin myös tarpeellisena kehityskohteena, kuten myös niin sanotun yhteiskuntataksan⁷⁶ käyttöönottoa sekä kuljetuspalveluiden kilpailutusten rajoittamista.

Muut kehityskohteet olivat yksittäiseksi huomioksi tai kannanotoksi tulkittavia, jossa oli löydetty jokin yksittäinen kehityskohde. Yksittäisiä kehityskohteita löydettiin esimerkiksi turhaksi nähdystä erityisryhmä-koulutuksesta sekä kuljettajien hyvinvoinnista. Myös asiakkaiden tiedonsaantia ehdotettiin parannettavan tilaamisen yhteydessä.

Kukaan vastaajista ei ilmaissut, ettei löydä uudistuneesta taksilainsäädännöstä kehitettävää. Vastaukset, joissa selkeästi ilmoitettiin, ettei vastaaja osaa vastata kysymykseen luokiteltiin Ei-osaa sanoa kategoriaan. Myös tyhjäksi jätetyt tai alle kolmen merkin mittaiset vastaukset luokiteltiin tähän kategoriaan.

Millaisia kehitystarpeita uudessa taksilainsäädännössä mielestäsi on?		
Kehityskohteet kuljettajat		
Kehityskohteiden aihealue	Lukumäärä	Osuus vastauksista %
Kuljettajien ammattitaidon parantaminen	23	27,7
Valvonnan lisääminen	18	21,7
Lupaedellytysten kiristäminen	13	15,7
Hinnoittelun rajoittaminen	8	9,6
Määräsääntelyn lisääminen	5	6,0
Taksipalveluiden saatavuus	2	2,4
Palkkaus	1	1,2
Muu kehityskohde	8	9,6

⁷⁶ Yhteiskuntataksalla tarkoitetaan yhteiskunnan kustantamien kyytien vähimmäishinnan määrittämistä lainsäädännöllä. Tämän hinnan alle ei voisi kilpailutukseen osallistuva välitysyhtiö edes tarjota, millä varmistettaisiin riittävät korvaukset kaikille osallistuville autoilijoille. Kansaneläkelaitokselle on kuitenkin vastaavasti määritetty korvattaville taksoille enimmäismäärän, joista kilpailutukseen osallistuva taho joutuu antamaan oman tarjouksensa, yleensä alennusprosentin kera. ks. Valtioneuvoston asetus sairausvakuutuksesta korvattavan taksimatkan enimmäishinnasta (406/2022).

Ei osaa sanoa	5	6,0
Kehityskohteet yrittäjät		
Kehityskohteiden aihealue	Lukumäärä	Osuus vastauksista %
Kuljettajien ammattitaidon parantaminen	23	21,7
Valvonnan lisääminen	21	19,8
Lupaedellytysten kiristäminen	11	10,4
Määräsääntelyn lisääminen	9	8,5
Hinnoittelun rajoittaminen	7	6,6
Taksipalveluiden saatavuus	2	1,9
Muu kehityskohde X	17	16,0
Ei osaa sanoa E	16	15,1

Taulukko 5: Vastaukset avoimeen kysymykseen 2.

Huomattava osa vastaajista antoi vastauksen kehityskohteisiin liittyen. Varsinkin onnistumisiin liittyvän kysymysten vastausjakauman kautta tämä on loogista, sillä selvästi lakimuutoksiin ei oltu tyytyväisiä. Suurin kehityskohde liittyi kuljettajien ammattitaidon kehittämiseen, joka sisälsi useampia osa-alueita. Ammattitaidon laadukas kehittäminen nähtiin sekä koulutuksen sekä ennakkollisen lupaharkinnan yhteistyönä. Lupaedellytysten kiristämällä puolestaan viitattiin taksiryttäjän vaatimuksiin ja taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiin. Määräsääntelyn ja saatavuuden osalta usea vastaus kytkeytyi yhteen. Alle 10 % yrittäjistä toivoi määräsääntelyn palauttamista, jolla pystyttäisiin osaltaan helpottamaan vallitsevaa paikallista saatavuuspulaa. Lupaedellytyksiin toivottiin myös liikennöintivollisuutta, jolla ehkäistäisiin taksiliikenneluvan hakemista ilman aitoa liikennöintiaietta. Myös useassa vastauksessa tuotiin esille, etteivät tietyt kuljetukset houkuttele, koska niiden hinta on ajettu kilpailutuksilla alas.

Hinnoittelun rajoittaminen säädösten kattoi kehitysehdotuksista noin 15 % kokonaisvastauksista. Tällä pyrittiin korjaamaan ongelmat vapaassa hinnoittelussa.

Palkkaus ei herättänyt kummassakaan vastausjoukossa suurempia kehityskohteita. Tämä voi toisaalta juontua siihen, ettei palkkauksen määräämistä nähdä lainsäädännön tehtävänä.

« Kattavampi koulutus taksinkuljettajille sekä paikallistuntemuskoe pakolliseksi »

« Valvonta, lupasääntely ja maksimihinnat, myöskin yhteiskunnan korvaamista ajoissa, pitäisi olla kaikilla alueilla yhteiskuntataksa joka on sama eikä nykyisen tyylistä halpuutusta, esim Uudellamaalla jää kelakyytejä ajamatta kun hinta on niin huono »

« Tiukemmat ehdot taksiliikenneluvan saamiseksi »

« HARVAAN ASUTTUJEN SEUTUJEN TAKSIN SAANTI »

« Alalle on päässyt liian helposti. Olisi selkeämpää, jos hinnat olisivat kaikilla yrittäjillä samat. Laadulla ja hyvällä palvelulla kilpailtaisiin. »

« Laittomasta yritystoiminnasta, tulisi ratkaista nykyistä huomattavasti ankarammin. Sakkojen lisäksi tulisi saada ehdotonta vankeutta. Sama pätee vero- ja muihin kirjanpitorikoksiin. Harmaa talous tulisi kitkeä alalta tarvittaessa kovinkin keinoin. »

4 Yhteenveto ja tulokset

Tutkimuksen tarkoitus oli saada tietoa siitä, millainen suhtautuminen taksinkuljettajilla ja taksiyrittäjillä on taksilainsäädäntöön tehtyihin muutoksiin sekä millaisia kehityskohteita lainsäädännössä nykyhetkellä on. Tutkimuksen alussa asetettiin kaksi tutkimuskysymystä, joihin pyrittiin vastaamaan:

- 1) **Mitä mieltä taksialan toimijat ovat taksialaa koskevista lainsäätöuudistuksista ja niiden vaikutuksista?**
- 2) **Millaisia kehittämistarpeita taksialaa koskevassa lainsäädännössä on havaittu muutosten jälkeen?**

Taksiala on kokenut suuria muutoksia liikennekaaren voimaantumisen myötä. Taksinkuljettajien ammattitaidon vähentyminen on huolestuttava ongelma taksialan toimijoiden mielestä. Tehdyn kyselytutkimuksen vastausten perusteella kuljettajat sekä yrittäjät eivät näe uudistunutta lainsäädäntöä pääsääntöisesti onnistuneena. Kyselytutkimuksen tuloksien perusteella suurimmat onnistumiset taksialan sääntelyn uudistamisessa ovat työn tekemisen rajoitusten poistumiset. Nämä rajoitteet liittyivät erityisesti lupien määräsääntelyyn ja ajovuorojen vahvistamiseen. Huomattava on kuitenkin, että 37 % kaikista kyselyyn vastanneista ei nähnyt minkäänlaisia onnistumisia. Vastaavasti vastauksista selviää, että eniten kehitysehdotuksia lainsäädäntöön esitettiin liittyen kuljettajien ammattitaitoon, taksialan valvontaan ja taksiliikenneluvan saantiedellytyksiin.

Taksialan lainsäädännön uudistamisella on ollut tavoite luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla ⁷⁷. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla.

⁷⁷ HE 161/2016 vp., s. 1.

Alustatalouden kasvaminen toi mukanaan Suomeen erilaisia sovelluspohjaisia tilausvälityspalveluita, joiden taksivälitys ei kuitenkaan perustu perinteiseen kiinteään toimipaikkaan, vaan välitys perustuu reaaliaikaiseen automatiikkaan, jota kuluttajat ohjaavat yleensä älypuhelinsovellusten avulla. Kuljettajina toimivat ammattilaisten asemesta yleensä tavalliset autoilevat ihmiset. Suomessa alustatalouden ongelmat alustapalveluntarjoajien välillä aiheuttivat pitkän väännön, kun Suomen taksilainsäädäntö ei taipunut alustapalveluiden tulkintaan vertaiskyytien laillisuudesta ilman asiaankuuluvaa taksiliikennelupaa. Asian ongelmallisuus liittyikin ns. kansantaksin⁷⁸ käyttöön etenkin maanseutualueilla, joissa taksipalveluiden kysyntä ja tarjonta eivät kohta. Varsinkin taksialan näkökulmasta perinteisten taksipalveluiden rinnalle kehittyviä alustatalouden toimijoita ei nähdä luonnollisesti hyvänä asiana.

Myös perinteisten taksipalveluiden tuottajien on otettava uuden teknologian tuomat hyödyt käyttöön. GPS-seurannalla kerätään jo nyt taksiyhtiöiden toimesta tietoa kuljettajien suorituksista, eri reiteistä, joita he valitsevat, sekä asiakastyypeistä, joita he palvelevat. Tätä tietoa käytetään toiminnan tehostamiseen, kustannusten vähentämiseen ja paremman asiakaspalvelun tarjoamiseen. Lisäksi tiedon avulla voidaan luoda ennustavaa analytiikkaa tarvepaikoista, ja näin liikenteen ohjaaminen solmukohtiin helpottuu. Teknologian kehittyessä taksiyhtiöt löytävät uusia tapoja hyödyntää ajoneuvoistaan keräämiään tietoja, jotta niiden toiminta olisi entistä tehokkaampaa ja kannattavampaa.⁷⁹

Varsinkin avoimen kutsuliikenteen lisääntyminen on yleistynyt varsinkin haja-asutusalueilla. Avoimella kutsuliikenteellä tarkoitetaan kuljetuspalvelua, joka perustuu reaaliaikaiseen tilausjärjestelmään ja päivittyvään reittisuunnitteluun. Tämä tarkoittaa sitä, että kuljetuspalvelua tarjotaan asiakkaan tarpeiden mukaan, ja reitit määräytyvät sen mukaan, mistä tilauksia tulee ja missä niiden alku- ja päätepisteet sijaitsevat. Tämä

⁷⁸ Kansantaksi on yleisessä käytössä esimerkiksi Venäjällä, jossa tavalliset kansalaiset kyyditsevät tarvitsijoita rahaa vastaan omilla autoillaan. Autoilijoilla ei ole useinkaan liikennelupaa. Vanhan sanonnan mukaan, ”jokainen ohi ajava auto on potentiaalinen taksi”.

⁷⁹ Kyyti Group Oy, 2021.

mahdollistaa tehokkaamman käytön resursseille, kuten kuljettajille ja ajoneuvoille, ja parantaa siten koko järjestelmän toimivuutta. Avoimen kutsuliikenteen käyttöönotto on yksi esimerkki taksialan digitalisaation muutoksesta. Perinteisessä taksipalvelussa asiakas tilaa kuljetuksen ja kuljettaja ajaa asiakkaan määränpään valitsemansa reitin mukaan. Tämä voi johtaa tilanteisiin, joissa kuljettaja joutuu ajamaan pitkiä matkoja ilman asiakkaita tai käyttämään epäoptimaalisia reittejä, mikä voi nostaa matkan hintaa ja pidentää matka-aikaa. Avoimessa kutsuliikenteessä kuljettajien suorituskykyä voidaan arvioida paremmin, koska järjestelmä kerää jatkuvasti tietoja reittien suorituskyvystä ja asiakaspalautteesta. Tämä mahdollistaa kuljettajien suorituksen seurannan ja auttaa taksiyrityksiä tunnistamaan ne kuljettajat, jotka tarvitsevat enemmän koulutusta tai tukitoimia. Perinteisen taksialan onkin syytä kehittää keinoja pysyä mukana digitaalisten järjestelmien hyödyntämisessä.

Henkilökuljetuspalvelut ovatkin usein harmaan talouden torjunnassa tulilinjalla. Traficomien määräys tietojen toimittamisesta sähköisesti, kuin myös taksamittaritietojen rajapintojen avoimuus lisää taksiliikenteen avoimuutta viranomaisvalvonnan tueksi.⁸⁰ Taksamittarien uudet vaatimukset edellyttävät maksutapahtumien sähköistä tallentamista sekä lähettämistä kolmannelle osapuolelle. Tämä on osaltaan apuna harmaan talouden torjunnassa. Aikaisemmin muulla laitteella tai järjestelmällä kerättävistä tiedoista ja niihin liittyvistä teknisistä vaatimuksista ei ole ollut säännöksiä tai viranomaisen antamia määräyksiä. Annetuilla määräyksillä varmistetaan, että viranomaisvalvontaa voidaan suorittaa luotettavasti ja taksialalta voidaan kerätä riittävästi dataa.⁸¹

Jo ennen alustatalouden tuomia uudistuksia, ovat monet välitystoimintaa harjoittavat keskuksat siirtyneet perinteisestä puhelimen välityksellä suoritettavasta tilaamisesta joko internetin välityksellä tai erilaisten sovellusten avulla suoritettavaksi tai näiden

⁸⁰ Traficom, 2020

⁸¹ Traficom, 2020

kaikkien yhteistoimintaan.⁸² Kuluttajien tahtotila onkin, ettei itse taksin tilaamisesta tarvitsisi suorittaa maksua. Alustatalouden yleistyessä erilaiset tilaussovellukset tarjoavatkin mahdollisuuden maksaa matka jo etukäteen kiinteällä hinnalla, joka perustuu syötettyyn reittiin.

Taksien maksuliikenteessä varsinkin käteisen käytöllä on oma kannattajakuntansa, mutta siirtyminen kokonaan ennakkoon maksettaviin tilauksiin tai vastaavasti pelkkiin sähköisiin maksutapoihin on lähitulevaisuutta. Tämä siirtymä lisää myös kuljettajien turvallisuutta esimerkiksi ryöstöjen osalta sekä parantaa maksuliikenteen läpinäkyvyyttä. Käteinen raha maksutapana on ongelmallinen siinä mielessä, että sen valvottavuus on heikko. Taksien verovalvonnassa on havaittu ongelmia kuitinantovelvollisuuden noudattamisessa. Myös alustaoperaattoreiden osalta sähköisten maksutapojen tiedonantovelvollisuuden voimaantulo lisää läpinäkyvyyttä ja karsii harmaan talouden mahdollisuuksia.⁸³

Taksiliikennelakiin tehdyt muutokset alkoivat halusta yhtenäistää ja luoda markkinoille mahdollisuus kuljetuspalveluiden tuottamiseen. Lainsäädännöllä luotiin 1990-luvun alussa pohja taksiliikenteen luvanvaraisuuteen rajoittamalla tilauksia välittävien toimijoiden määrää. Lainsäädäntö on muokkautunut tarpeen mukaisesti tämän jälkeen soveliaammaksi Suomen olosuhteisiin, myöhemmin poistamalla välityskeskuksiin liitetyt rajoitteet. Koko ajan mukana on säilynyt tahto säilyttää valtiollinen sääntely taksipalveluista perittävistä enimmäistaksoista. Vuonna 2007 lainsäätäjän tahtotilasta on havaittavissa entistä suurempi halu ylläpitää laadukasta taksipalvelua ulottamalla koulutusvaatimus myös taksiliikenneluvan haltijoiden lisäksi taksinkuljettajia koskevaksi.

Laki liikenteen palveluista (320/2017) puolestaan ilmentää lainsäätäjän tahtotilan olleen poistaa koulutusvelvollisuus taksiliikenneluvan myöntämisen yhteydessä, mutta toisaalta säilyttää kokeeseen osallistumisen vaatimus taksinkuljettajan ajoluvan osalta.

⁸² Useat erilaiset tilaustavat lisäävät saavutettavuutta, sekä myös erityisryhmien tilausmahdollisuuksia.

⁸³ Verohallinto, 2022.

Samalla kuitenkin muutettiin keskeisessä roolissa olevan paikallistuntemuksen osoittaminen jälleen jälkikäteisesti valvottavaksi ja osittain vaikeasti kontrolloitavaksi edellytykseksi. Taksiliikenneluvan myöntämisen osalta velvollisuuksia kevennettiin merkittävästi tavoitteena helpottaa alalle pääsyä sekä lisätä vapaata kilpailua, joka oli osa suurempaa tavoitetta sallia liikenteen digitalisaatio.

Laki liikenteen palveluista toi mukanaan helpotuksia alalle pääsemiseen, mutta sen tuomat vapautukset sääntelyistä tapahtuivat tavalla, jota yli 20 vuotta tiukasti säännelty elinkeino ei olettanut. Uusien, ei-koulutettujen palveluntarjoajien nopealla kasvulla oli suuri vaikutus myöhempään säädöksiä muutostarpeeseen. Harmaan talouden torjunta, hinnoittelun selkeys sekä koulutusvaatimukset on otettu keskeiseen rooliin vasta myöhemmässä lainsäädännössä ja ohjeistuksissa taksilain korjaussarjan myötä.

Keskeisenä ongelmana nykyisessä lainsäädännössä voidaan kyselytutkimuksen perusteella nähdä valvonnan puutteellisuus, kuljettajien ammattitaidon puutteellisuus ja lupaedlytysten löyhyys. Kyselytutkimuksen perusteella kuljettajien ammattitaidon kehittäminen nähdään keskeisenä edellytyksenä laadukkaiden taksipalveluiden tarjoamiselle. Nykymallissa, jossa yrittäjä vastaa työntekijöiden koulutuksesta ja osaamisesta ei voida pitää riittävänä. Lupaedlytysten löyhyydestä kertoo alalle pääsemisen helppous, joka on kasvattanut autoilijamäärää. Tämä johtaa väistämättä alalle haitalliseen ylitarjontaan isoissa kaupunkikeskittymissä, jonka vastapainona toimii vajaat taksipalvelut maakuntien alueilla. Tilanne ei ole optimaalinen, mutta se on lainsäädännöstä suurilta osin vapautetun alan nykytila.

Valvonnan lisäämisen tarkoituksena on varmistaa reilu kilpailu jokaiselle, jolloin kukaan ei pääse toista parempaan asemaan epärehellisellä, saati laittomalla toiminnalla. Laadukkaiden taksipalveluiden tuottaminen koko maassa on optimaalinen tavoite, johon pääseminen edellyttää lainsäädännön uudistumista. Myös erityisryhmien osalta aloitettu erityisryhmäkoulutus tulee säilyttää, jotta varmistetaan riittävä osaaminen erityisryhmien kuljetuspalveluiden osalta. Koulutusten pitkien aikavälien ongelmat ovat

kuitenkin huolestuttavia. Tästä syystä kuljettajien kertauskoulutusjärjestelmän palauttaminen määräaikaisten ajolupien myöntämisen yhteydessä edellytys, jotta koulutustoiminta voi kehittyä vastaisuudessakin. Onkin pohdittava, onko muodollisesti laissa vapaaehtoinen koulutus kuitenkin käytännössä pakollinen, kun otetaan huomioon, että esimerkiksi Kansaneläkelaitoksen kilpailuttamissa kyydeissä tämä on pakollinen koulutus kuljetuksia suorittaville⁸⁴. Varsinkin maanseudulla, jossa julkisin varoin kustannettavat kuljetukset muodostavat toiminnan selkärangan voi vaatimus asettaa epäreilun tilanteen kaupunkialueille, joissa julkisesti maksettujen kuljetusten osuus on pienempi⁸⁵.

Tärkein keino rikollisuuden estämisessä on valvonnan lisääminen. Tässä onnistuminen edellyttää viranomaisten hyvää yhteistyötä. Valvonnan osalta merkittävä tekijä valvonnassa ovat olleet myös taksiyrittäjät ja -kuljettajat itse, koska taksialaa koskevien sääntöjen noudattaminen ja niiden valvonta viranomaisten puolelta on selkeästi puutteellista. Aiheellista olisikin viranomaisten yhteisvalvonnan kautta siirtyä suoraan keskitettyyn tarkastusjärjestelmään. Taksiliikenneluvan myöntämisen jälkeen luvanhaltija tulee voida alistaa suoraan valvonnan alaiseksi. Viranomaisyhteistyön ongelmat juontavat juurensa pirstaloituneeseen tehtäväkenttään. ELY-keskuksen tehtäviin kuuluu tarkastaa kuljettajien työaika ja työtehtäviä ja Verohallinto puolestaan keskittyy yrittäjien valvontaan esimerkiksi tulojen ilmoittamisessa. Poliisin ja Traficomien tekemä valvonta puolestaan keskittyy lupa-asioihin ja tietojen esilläpitoon sekä ajoneuvojen kuntoon. Keskitetty taksitarkastaja-järjestelmä voisi tuoda apua pirstaloituneeseen valvontaan. Suorien sanktioiden määrääminen virkavastuulla tarkastajan toimesta toisi kaivatun valvonnan tasolle, joka turvaisi sekä elinkeinon harjoittamista, että vastaavasti asiakkaiden turvallisuutta. Nykyisellään moni perinteinen taksivälitysyhtiö hyödyntää kyseistä menettelyä vaihtelevin tuloksin ja keinoin. Luonnollisesti ongelma on, että valvonta rajoittuu vain välitysyhtiön omiin autoihin.

⁸⁴ Vuoden 2022 kilpailutuksessa Kansaneläkelaitoksen palvelukuvauksessa vaaditaan jokaista kuljettajaa suorittamaan koulutus 31.12.2023 mennessä.

⁸⁵ Kilpailu- ja kuluttajavirasto, 2022

Taksiliikenteen ympärillä pyörii jatkuvasti keskustelua ja medioissa nostetaan usein esiin taksimatrustajien kokemat huonot asiakaskokemukset. Useassa tapauksessa Traficom ja poliisin sekä aluehallintovirastojen tiedotteet tehdyistä ratsioista ovat antaneet aiheita tehdä huomion mihin puutteet lupaan liittyvissä määräyksissä keskittyvät⁸⁶. Ajankohtaisimman uutisoinnin mukaan suurimmat puutteet, mitä taksiliikenteessä on havaittu, ovat viime aikoina tehtyjen tarkastusten mukaan olleet kuljettajan nimen sekä luvanhaltijan yhteystietojen esillä pitämisessä. Tämän puutteen pääsyy voisi johtua ajoluvan ajossa pitämisen pakollisuuden poistumisesta. Tämä on tarjonnut helpon tavan kuljettajalle varmistaa nimen esillä pitäminen kuin myös asiakkaalle tavan tarkastaa kuljettajan ajoluvan olemassaolo. Kuljettajan ajoluvan esillä pitämiseen liittyy myös taksikuljettajien kohtaama väkivallan pelko, joka ei rohkaise pitämään nimitietoja esillä. Jatkossa ajolupa voisi olla geneerinen, eli ei yksilöiviä tietoja sisältävä valokuvan lisäksi, mutta se olisi kuitenkin todennettavissa oikeaksi numerosarjan perusteella. Myös työturvallisuuteen liittyvä näkökulma koskee taksikuljettajien työaika. Taksikuljettajien yksi sakotuksen aihe liittyy ajopäiväkirjan puuttumiseen. Työajan seuranta on kuitenkin mahdollista taksamittarin tuottamista ajovuororaporteista, mutta näiden hyödyntämistä työsuojeluvälvonnassa ei ilmeisesti ole havaittu. Vastaavanlaisesti tilannetta voitaisiin parantaa erillisellä ajopiirturilla, joka olisi pakollinen taksiautoissa.⁸⁷

Taksiautojen tunnistettavuus autojen kupunumeroiden perusteella ei useinkaan noudata mitään selkeää kaavaa, sillä tunnisteena toimivat autojen numerot voivat vaihdella jopa kaupungin sisällä ja ne ovat yleensä välityskeskusten omien tarpeiden vuoksi määrätty.

Myöskään taksiautojen määrästä ei ole olemassa selkeää dataa, sillä yhden taksiluvan haltijalla voi olla useampia liikennöinnissä käytettäviä autoja. Autojen yhtenäinen numerointi esimerkiksi erikoisrekisterikilvillä voisi tuoda ratkaisun ongelmaan. Samalla

⁸⁶ Traficom tiedottaa säännöllisesti verkkosivuillaan ns. taksiratsioissa havaituista puutteista.

⁸⁷ Ajopiirturia verrataan raskaan kaluston ajopiirtureihin digitaalisiin ajopiirturikortteihin, joilla seurataan keskitetysti raskaan liikenteen kuljettajien toimintaa.

taksiautojen tunnistettavuutta voitaisiin lisätä taksivalaisimen lisänä. Samoin julkiselle liikenteelle varattujen liikennekaistojen valvonta helpottuisi taksien osalta.

Lähteet

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry. (2022). Kuljetusala. Kuljetusala.com.

<https://www.kuljetusala.com/fin/kuljetusala/>

Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P., & Sinivuori, E. (2009). *Tutki ja kirjoita* (15. uud. p).

Tammi.

Hirvonen, A. (2011). *Mitkä metodit?: Opas oikeustieteen metodologiaan*.

Honkala, T. (2021). *Keltainen valo Stadin yössä: Historiatietoja ja nuoren taksarin*

muisteloita Stadin taksista 1960–70-luv. Books on Demand.

<https://books.google.fi/books?id=UtMiEAAAQBAJ>

Invalidiliitto. (2021). *Erytisryhmien vapaaehtoinen kuljettajakoulutus etenee hyvin*.

<https://www.invalidiliitto.fi/ajankohtaista/erityisryhmien-vapaaehtoinen->

[kuljettajakoulutus-etenee-hyvin](https://www.invalidiliitto.fi/ajankohtaista/erityisryhmien-vapaaehtoinen-kuljettajakoulutus-etenee-hyvin)

Kananen, J. (2008). *Kvantti: Kvantitatiivinen tutkimus alusta loppuun*. Jyväskylän

ammattikorkeakoulu.

Kangas, J. (2003). *Vaasan poliisilaitoksen sata vuotta 1903–2003*. Vaasan poliisilaitos.

Kariluoto, S. (2021). *Suomen taksisäätelyn purkamisen vaikutukset taksimarkkinoihin*.

Jyväskylän yliopisto.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto. (2022). *Vuoden 2018 taksiuudistus mahdollisti edulliset*

taksikyydit ja hyvän saatavuuden – asiakkailta kuitenkin vaaditaan enemmän

(*Policy Brief 3/2022*). Kilpailu- ja kuluttajavirasto. <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/policy-brief-sarja/vuoden-2018-taksiuudistus-mahdollisti-edulliset-taksi-kyydit-ja-hyvan-saatavuuden-asiakkailta-kuitenkin-vaaditaan-enemman-policy-brief-3-2022/>

Kormilainen, M. (2022). *Perille ei löydetä ja kuitissa kohtuuton hinta – takseihin ei luoteta entiseen malliin: Kuskien kielitaito kampittaa kommunikointia*. mtvuutiset.fi. <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/suomalaisten-luottamus-takseihin-heikentynyt-syyna-erityisesti-epaselva-hinnoittelu-ja-kuljettajien-heikko-ammattitaito/8418248>

Kuronen, R. (2022). *Taksit | Helsingin Asema-aukion taksitolpalla riidellään edelleen asiakkaista päivittäin – "Käytös on ollut ala-arvoista"*. Helsingin Sanomat. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000008686799.html>

Kyyti Group Oy. (2021). *Rauman kutsuliikenteen simulointiraportti*. <https://www.rauma.fi/wp-content/uploads/2021/05/Rauman-kutsuliikenteen-simulointiraportti.pdf>

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2004). *Yön ainoa valopilkku. Taksiliikennelakityöryhmän mietintö* [Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja-sarja]. Liikenne- ja viestintäministeriö. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/78563>

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2005). *Taksinkuljettajan ammattitaito, työryhmän mietintö*. 73, 2005, 3–4.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2009). *Taksinkuljettajien ammattipätevyyskoulutus laajenee*. Liikenne- ja viestintäministeriö. <https://lvm.fi/-/taxiforarnas-utbildning-for-yrkeskompetens-utvidgas-776095>

Live-säätiö. (2022). *Erityisryhmien kuljettajakoulutus taklaa taksialaa ravistelevia ongelmia—Kela-kyydit tulevaisuudessa turvallisempia*. Noudettu 10. huhtikuuta 2023, osoitteesta <https://www.livesaatio.fi/ajankohtaista/erityisryhmien-kuljettajakoulutus-taklaa-taksia-alaa-ravistelevia-ongelmia-kela-kyydit-tulevaisuudessa-turvallisempia>

Kunnallisan alan kehittämissäätiö Kaks (2022). *Luottamus takseihin on romahtanut – ulkomaan lentoliikenne luotettavinta*. Noudettu 31. tammikuuta 2023, osoitteesta <https://kaks.fi/uutiset/luottamus-takseihin-on-romahtanut-ulkomaan-lentoliikenne-luotettavinta/>

Stigler, G. J. (1971). The Theory of Economic Regulation. *The Bell Journal of Economics and Management Science*, 2(1), 3–21. <https://doi.org/10.2307/3003160>

Taanila, A. (2019). *Määrällisen datan kerääminen*.

Taksi Itä-Suomi. (2021). *110 vuotta taksiautoilun historiaa*. Taksi Itä-Suomi. <https://www.taksiitasuomi.fi/joensuun-taksi-oy/yhtion-historia/110-vuotta-taksiautoilun-historiaa>

Tietoarkisto. (2023a). *Otos ja otantamenetelmät*. Tietoarkisto. <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvanti/otos/otantamenetelmat/>

Tietoarkisto. (2023b). *Posti- ja verkkokyselyaineiston kokoaminen*. Tietoarkisto.
<https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvanti/postikysely/postikysely/>

Tilastokeskus. (2022). *Taksi / Käsitteet / Tilastokeskus*.
<https://www.stat.fi/meta/kas/taksi.html>

Traficom, (2020). Määräys taksiliikenteessä käytettävästä muusta laitteesta tai järjestelmästä, TRAFICOM/399176/03.04.03.00/2020 6.

Traficom. (2022a). *Haluan taksiliikenneyrittäjäksi*. Traficom.
<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/haluan-taksiliikenneyrittajaksi>

Traficom. (2022b). *Henkilö- ja tavaraliikenteen luvat*. Liikennefakta.
<https://liikennefakta.fi/fi/markkinat/markkinoiden-toimivuus-ja-vaikuttavuus/henkilo-ja-tavaraliikenteen-luvat>

Traficom. (2023a). *Taksiliikenteen koulutukset ja kokeet*. Tieto Traficom.
<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikenteen-koulutukset-ja-kokeet>

Traficom. (2023b). *Taksien saatavuudessa alueellisia eroja—Takseja heikommin saatavilla harvempaan asutuilla alueilla*. Traficom.
<https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/taksien-saatavuudessa-alueellisia-eroja-takseja-heikommin-saatavilla-harvempaan>

Traficom. (2023c). *Liikenneluvat ja kansainväliset kuljetusluvut*. Tieto Traficom.
<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikenneluvat-ja-kansainvaliset-kuljetusluvut>

Valtioneuvoston kanslia. (2015). Ratkaisujen Suomi. Pääministeri Juha Sipilän hallituksen strateginen ohjelma 29.5.2015. 10/2015.

Vehkalahti, K. (2014). *Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät*. Helsingin yliopisto.
<https://doi.org/10.31885/9789515149817>

Verohallinto. (2022). *Tiedonantovelvollisuus digitaalisista alustoista yhtenäistyy*. vero.fi.
https://www.vero.fi/tietoa-verohallinnosta/uutishuone/verotuksen_muutoksia/tiedonantovelvollisuus-digitaalisista-alustoista-yhtenaistyy/

Viranomaisyhteistyön kruununjalokivi paljastui: Pimeän taksin käräyttävä verottaja ei voi ilmoittaa asiasta Traficomille, koska tuomio olisi yhden päivän liian lyhyt.
(2022, 26 lokakuuta). [mtvuutiset.fi](https://www.mtvuutiset.fi).
<https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/viranomaisyhteistyon-kruununjalokivi-paljastui-pimean-taksin-karayttava-verottaja-ei-voi-ilmoittaa-asiasta-trafficomille-koska-tuomio-olisi-yhden-paivan-liian-lyhyt/8556884>

Virallislähteet

HE 38/2006 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle taksiliikennelaiksi sekä laiksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta.

HE 161/2016 vp. Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 175/1990 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä ja laiksi elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 22 §:n kumoamisesta.

HE 225/2022 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle digitaalisen alustatalouden toimijoiden tiedonantovelvollisuutta verotuksen alalla koskevaksi lainsäädännöksi.

Oikeusministeriö. (2011). *Lainvalmistelun prosessiopas*. <http://lainvalmistelu.finlex.fi/>

PeVL 23/2000 vp. Perustuslakivaliokunnan lausunto hallituksen esityksestä (HE 197/1999 vp.) Arpajaislaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

PeVL 46/2016 vp. Perustuslakivaliokunnan lausunto Hallituksen esityksestä (HE 161/2016 vp) liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

PeVL 48/2017 vp Perustuslakivaliokunnan lausunto Hallituksen esityksestä (HE 100/2017 vp) eduskunnalle alkoholilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Oikeuskäytäntö

KHO 2018:85

KHO 2013:190

KHO 5378/1978

KHO 379/1977

KHO 5118/1973

Itä-Suomen HAO 17.09.2015 15/1232/1

43. Tulkitsitko joidenkin käyttämää kieltä tai kielten yhdistelmää, kun olet ollut Suomessa? *

Valitse vain yksi vaihtoehto.

Täytä ei mitään

1

2

3

4

5

Täytä oman vastauksesi

43. Tulkitsitko joidenkin käyttämää kieltä tai kielten yhdistelmää, kun olet ollut Suomessa? *

Valitse vain yksi vaihtoehto.

Täytä ei mitään

1

2

3

4

5

Täytä oman vastauksesi

44. Tulkitsitko mitään muuta kieltä tai kielten yhdistelmää, kun olet ollut Suomessa? *

Valitse vain yksi vaihtoehto.

Täytä ei mitään

1

2

3

4

5

Täytä oman vastauksesi

Siirry kysymykseen 45

Kysely kahvitehtäville (jatkavat kysymykset)

Vastaa avoimella kysymyksellä.

45. Mitä puolia onnistuneena suomen tulkittamisena pidät? *

46. Mikä puolia kahvitehtäville suomen tulkittamisena pidät? *
