



# Taksilain uudistuksen seuraukset

Satu Mäkinen

2022 Laurea



Laurea-ammattikorkeakoulu

## Taksilain uudistuksen seuraukset

Satu Mäkinen  
Turvallisuusjohtaminen YAMK  
Opinnäytetyö  
Toukokuu, 2022

Satu Mäkinen

**Taksilain uudistuksen seuraukset**

Vuosi

2022

Sivumäärä

46

---

Tämä opinnäytetyön päämääränä oli kartoittaa taksilain uudistuksen seurauksia yleisesti. Vanha taksiliikennelaki kumottiin 1. heinäkuuta 2018, kun uusi laki tuli voimaan. Kun taksilain uudistuksesta ruvettiin puhumaan, se sai monelta suunnalta erilaista kritiikkiä. 2018 voimaan tulleen taksilain tarkoituksena oli antaa vapautta markkinoille ja vähentää alan sääntelyä. Lain voimaantulon jälkeen sai lukea monelta eri taholta, että lakimuutos oli suurin virhe mitä taksialalla on ikinä tehty. Vuonna 2021 lakiin tehtiinkin moni eri muutoksia, jotka monen mielestä oli muutos parempaan suuntaan.

Opinnäytetyön viitekehys perustuu vanhaan taksiliikennelakiin, uuteen lakiin laki liikenteen palvelusta ja laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Tutkimuksessa käytettiin myös luotettavia sähköisiä lähteitä. Opinnäytetyössä haastateltiin taksilain ammattilaisia ja henkilöitä, jotka olivat kulkeneet taksilla. Lisäksi tutkimuksessa käytettiin viranomaisten tekemiä valvonnan tuloksia ja taulukoita.

Tuloksen tarkoituksina on antaa kuvaa siitä, minkälaiset seuraukset taksilain muuttamisesta oli. Tarkoitus on myös saada lukijalle tietoa siitä, että oli lakiuudistus tarpeellinen ja onnistunut vai pitäisikö siihen vielä tehdä jotain muutoksia. Tässä opinnäytetyössä ei ole keskitytty taksinvälitykseen, kuten kelakyytien, vaikka tämä aihe nousi varsinkin taksiautoilijoiden keskuudessa esille. Tästä aiheesta voisi hyvin jatkaa uutena tutkimustyönä.

Satu Mäkinen

**Consequences of the Reform of the Taxi Act**

Year	2022	Pages	46
------	------	-------	----

---

The aim of this thesis was to map the consequences of the taxi law reform in general. The old taxi law was repealed on July 1, 2018, when the new law came into force. When a taxi law on reform began to be talked about, it received criticism from many directions. The purpose of the Taxi Act, which entered into force in 2018, was to give freedom to the market and reduce regulation in the sector. After the law came in to force, it was read from many different sources declared that the change in the law was the biggest mistake ever made in the taxi industry. In 2021, many different changes were made to the law, which many thought was a change for the better.

The frame of reference for the thesis is based on the old Taxi Traffic Act, the new Taxi law Act on Transport Services and for changing it . Both taxi professionals and customers were interviewed to gain additional data and also used to be Reliable electronic sources. In addition, the control results and tables provided by authorities were used in the study.

The purpose of the result is to give the reader an idea of the consequences of amending the Taxi Act. The intention is also to inform to reader whether the legal reform was necessary and successful of wheather any further changes should be made to it. This thesis does not focus on taxi brokerage, such as the rides of the Social Insurance Instituion, although this topic came up especially among taxi drivers. This topic could very well be continued as new research.

Keywords: taxi traffic law, traffic service law, training, supervision

## Sisällys

1	Johdanto .....	6
2	Tutkimustavoite, tarkoitus ja tutkimuskysymys sekä rajaus .....	7
3	Tutkimus- ja analysointimenetelmät.....	7
3.1	Laadullinen tutkimus .....	7
3.2	Dokumenttianalyysi.....	9
3.3	Haastattelut .....	10
4	Taksiala ja sitä ohjaava lainsäädäntö .....	11
4.1	Taksiala .....	12
4.2	Taksilainsäädäntö.....	12
4.2.1	Taksiliikennelaki 217/2007 .....	13
4.2.2	Taxsilupauudistuksen esitys .....	16
4.2.3	Lakiliikenteen palvelusta 320/2017 .....	18
4.2.4	Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 299/2021 .....	20
5	Taksiliikenteenvalvonta.....	21
6	Tilastotietoa.....	22
7	Tutkimuksen tulokset ja analysointi .....	26
7.1	Asiantuntijahaastattelut.....	26
7.2	Asiakaskysely .....	28
7.3	Valvontaiskut.....	32
8	Johtopäätökset.....	37
	Lähteet .....	40
	Kuviot.....	43
	Taulukot.....	43
	Liitteet .....	44

## 1 Johdanto

Taksilakiin kohdistuvat muutokset toivat paljon negatiivista palautetta jo ennekuin lakimuutosta oli edes tehty. Taksilainmuutos alkoi kilpailu- ja kuluttajaviraston (KKV) aloitteesta uudistaa lainsäädäntöä. KKV oli sitä mieltä, että tavalliset markkinat eivät toteudu alalla, koska taksilupien määrä ja matkojen hinnoittelu oli tarkasti säänneltyä. Sääntelyllä oli myös rajoitettu taksiautoilijoiden vapautta harjoittaa elinkeinoa. Sääntelyn purkaminen lisäisi myös hinta- ja laatukilpailua KKV mukaan. Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner, joka toimi Juha Sipilä hallituksessa, peruutti taksialan sääntelyn, jolla mahdollistettiin taksialalla vapaa kilpailu.

Lakimuutoksen jälkeen taksitoiminta muuttui hetkessä. Alalle tuli paljon uusia yrittäjiä ja kuljettajia. Lakimuutoksen jälkeen huomattiin, että muutos ei välttämättä ollut paras mahdollinen. Vain kaksi vuotta lakimuutoksen jälkeen, tehtiin lakiin kohdistuva korjauspaketti. Korjauspaketilla korjattiin epäkohtia ja osa aikaisemmin poistuneista vaatimuksista otettiin uudestaan käyttöön.

Tässä opinnäytetyössä tutkitaan ja tarkastellaan sitä, miten taksilaki muuttui vuonna 2018 ja sitä, että minkälaisia seurauksia tästä seurasi niin taksialanyrittäjille kuin asiakkaille. Ennen vuoden 2018 lakimuutosta oli taksiautoilijoidenmalli liiketoiminnan osalta varsin selkeä ja yksioikoinen, joka perustui pääosassa palveluun. Suomen taksia on pidetty yhtenä luotettavimmista ammateista. Uusi laki pitää sisällään myös muita palveluja, kuten tavarankuljetuksen, mutta tässä opinnäytetyössä keskitytään henkilöidenkuljetukseen eli taksialaan.

Opinnäytetyössä tarkastellaan myös vuonna 2021 tullutta korjauspakettia laki liikenteen palveluista kohtaan ja siitä miten se muutti muutettua taksilakia ja sekä minkälaisia muutoksia siitä seurasi taksiautoilijoille. Tutkimuksessa selvitetään, oliko lakimuutos kokonaisuudessaan toivottu, hyödyllinen ja tarpeellinen vai toiko se tullessaan ongelmia? Koska tutkimuksen tekijä opiskelee turvallisuusjohtamista, työssä tullaan myös katsomaan asioita turvallisuuden puolelta. Vaikka työntekijä työskentelee valtiolla ja hän olisi voinut hakea tutkimuslupaa ja ottaa mukaan myös viranomaisten tietoja, hän kuitenkin teki työn julkisista läheistä, joten tutkimuslupaa työhön ei tarvittu. Myöskään toimeksiantajaa ei opinnäytetyössä ole, mutta taksiliitolla on mahdollisuus saada työ käyttöönsä.

Aikaisempia tutkimuksia taksilainmuutoksesta taksilainmuutoksista on tehty muutamia, mutta nämä on ovat koskettaneet jonkun tietyn alueen muutoksia. Tutkimuksia on tehty myös ennen taksilainmuutosta.

## 2 Tutkimustavoite, tarkoitus ja tutkimuskysymys sekä rajaus

Opinnäytetyö tehdään ilman toimeksiantajaa. Tässä opinnäytteessä tavoitteena on kuvata ja löytää tietoa taksilain muutoksesta ja varsinkin sitä, että miten asiat muuttuivat, muuttivatko ne toimintaa parempaan vai huonompaan suuntaan. Onkin tärkeää, että lukija saa yleisen kuvan, siitä mitä ilmiöitä lakimuutos sai aikaan. On kuitenkin tärkeää, se että aikaisemmat luetut tekstit, eikä oma kokemus ohjaa valitsemaan aineistoa sen mukaan millainen käsitys tutkijalla on ennen tutkimusta. Sama ohjenuora pätee myös tulkittaessa tuloksia.

Opinnäytetyö tehdään olemassa olevalla aineistolla, sekä haastatteleamalla taksialan asiantuntijoita ja henkilöitä, jotka ovat matkustaneet viimeisen kahden vuoden aikana taksilla. Tutkimuksen perusteena on lainsäädäntö. Opinnäytetyössä tullaan vertailemaan vanhaa 2007 säädettyä taksiliikennelakia (217/2007) ja uutta 2018 säädettyä lakiliikenteen palvelusta (320/2017), sekä vuonna 2021 voimaan tullutta korjaussarjaa laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (299/2021) Tämän lisäksi on tarkoitus saada erilaista tietoa muutoksista mahdollisuuksien mukaan muista julkisista lähteistä. Tarkoituksena on siis saada tietoa siitä, toiko kohuttu lakiuudistus toivottua muutosta tarkoin säänneltyyn liiketoimintaan.

Tutkimus on rajattu koskemaan taksilain muutosta ja siitä seurannutta korjauspakettia yleisellä tasolla. Taksiautoilua historiaa on käyty lyhyesti, keskittyen kuitenkin viimeisiin vuosiin ja nykytilaan taksiautoilussa.

Opinnäytetyön tutkimuskysymykset ovat.

1. Toiko lakiuudistus toivottuja muutoksia?
2. Pitäisikö lakia vielä uudistaa?

## 3 Tutkimus- ja analysointimenetelmät

Tutkimuksessa pyritään löytämään ja paljastamaan tosiasioita mitä taksilakimuutoksesta seurasi tutkimus- analyysimenetelmin avulla. Tämä työ toteutettiin käyttämällä laadullista tutkimusmenetelmää. Analysointimenetelminä käytettiin dokumenttianalyysia ja haastatteluja.

### 3.1 Laadullinen tutkimus

Laadullisen eli kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään hankkimaan kokonaisvaltaista tietoa ja materiaali kerätään alkuperäisistä tilanteista. Yksi tärkeä asia, mikä liittyy laadulliseen tutkimukseen, on Hirsjärven, Remeksen & Sajavaaran (2018, 164) mukaan se, että sen

tehtävä on yrittää löytää faktoja, kuin vahvistaa jo olemassa olevia oletuksia. Vilka (2021, 120) taas kirjoittaa, että laadullisen tutkimuksen päämääränä ei ole totuuden löytäminen tutkittavasta asiasta, vaan tutkimuksella pyritään näyttämään ihmisten kokemusten ja käsitysten avulla esiin tulleita tulkintoja.

Laadullinen tutkimuksessa ei ole mitään vakionomaista tapaa, sillä se pitää sisällään erilaisia tapoja siitä, miten lähestyä tutkimusta. Hirsjärven ym. (2018, 161) kirjoittaa, että laadullisen tutkimuksen tarkoitus on kuvata todellista elämää ja että tutkimuksen kohdetta yritetään tarkastelemaan yhtenä kokonaisuutena. Tutkimuksessa isoa osaa näyttelee lain vaikutukset ja autoilijoiden kokemukset eli todellinen elämä. Laadullinen tutkimus sopii siihen, kun päämääränä on jokin yhteisöllisesti päivänpolttava seikka. Vaikka taksilain muutos ei juuri tällä hetkellä ole akuutti, niin se kuitenkin puhuttaa jatkuvasti paljon. (Tietoarkisto, 2022.)

Usein kysytään, että pitääkö tutkimusaineiston olla kuinka laaja, ja tuleeko tutkimusotosten olla hyvinkin laajoja? Vilkan (2021, 150) mukaan laadullisessa tutkimuksessa koolla ei ole väliä vaan sen laatu ja että aineisto, jota tutkitaan toimiin ennemminkin apuvälineenä, jolla pystytään jokin asia tai ilmiö oivaltamaan. Onkin tärkeää, että tutkimusta ei tehdä pelkästään esimerkiksi haastattelemalla tai vain asiakirjojen avulla. Laadullisessa tutkimuksessa aineistoa kerätään monella eri tavalla, kuten haastattelemalla, tekemällä havaintoja ja keräämällä tieto erilaisista dokumenteista. Näitä eri tapoja voidaan käyttää rinnakkain tai eri tavoin kytkettyinä toisiinsa. (Tuomi & Sarajärvi, 2018, 83)

Sisällönanalyysia, joka on yksi perusanalyysimenetelmistä, voidaan Tuomen ja Sarajärven (2018, 103) mukaan käyttää jokaisessa laadullisen tutkimuksen perinteissä. Sisällönanalyysin menetelmällä, pystytään analysoimaan erilaisia dokumentteja johdonmukaisesti ja tasapuolisesti. Dokumentti voi olla jonkin, kirja tai artikkeli, haastattelu tai keskustelu, se voi yleisesti ottaen olla melkein mikä hyvänsä kirjoitettu aineisto. Täysin jäsentämätönkin dokumentti analysointi sopii sisällön analyysiin. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 103.)

Sisällönanalyysin vaiheet voidaan eritellä mm. päätöksen teko, aineiston läpikäynti, ryhmittely, teemoittelu ja tyypittely ja lopuksi yhteenveto. Päätöksen teolla tarkoitetaan, sitä että tutkijan on tehtävä päätös siitä, että mikä aineistossa on mielenkiintoista. Aineiston läpikäynnillä taas tarkoitetaan sitä, että tutkija kartoittaa materiaalista ne asiat, joita aineistossa käsitellään. Teemoittelun tarkoitus on ryhmitellä asiat erilaisten aihepiirien mukaan. Tyypittelyllä tarkoitetaan, sitä että teemojen sisältä löydetään samankaltaisia asioita ja näkemyksiä, joita voidaan pitää saman tyyppisinä. Onkin tärkeää, että tutkija on selvittänyt, että hakeeko hän tutkimuksen aineistosta samanlaisuutta vai erilaisuutta. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 103-107.)



Teorialähteistä sisältöanalyysi voidaan käyttää, kun materiaalin lajittelu pohjautuu aikaisempaan viitekehukseen, joka voi olla ajatussuunta tai käsitejärjestelmä. Onkin tärkeää, että tutkija laatii loogisia johtopäätöksiä aineistosta ja asiakirjoista, joita hän tutkii. Ensimmäinen vaihe on muodostaa analyysirunko, joka voi olla väljä tai jäsenelty. Tällä tarkoitetaan, sitä että jäseneltyssä rungossa aineistosta otetaan vain ne asiat, jotka ovat asianmukaiset analyysirunkoon, kun taas väljässä voidaan mukaan ottaa niin kuuluvat kuin kuulumattomat asiat. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 123-124.)

Tässä tutkimuksessa analyysirunko on rakennettu lain muutoksesta, haastatteluista ja sekä monista eri viranomaisten tiedotteista. Mukaan on otettu myös usean päivälehden otsikot ja taksilakia puhuttaneet asiat. Tässä opinnäytetyössä yritetään saada kuvailtua taksiautoilijoiden nykytilaa materiaalilla, joka on saatu viranomaisten tekemistä selvityksistä, katsauksista ja eri tilastoista, unohtamatta ohjaavaa lainsäädäntöä. Tutkimuksessa käytetään myös luotettavia sähköisiä lähteitä sekä haastatteluja, jotka näyttävät isoa osaa. Haastattelun kohteena olevat henkilöt ovat valikoituneet tarkoin, laadullisen tutkimuksen ominaisuuksia seuraten, eli valitsemalla kohdehenkilöt huolellisesti, eikä umpimähkäisesti, sillä he kaikki ovat pitkälinjan ammattiautoilijoita. (Hirsjärvi ym. 2018, 164.)

### 3.2 Dokumenttianalyysi

Dokumenttianalyysillä tarkoitetaan kirjoitetun materiaalin analyysia. Tämä tarkoittaa, sitä että tutkija paneutuu tutkimusaiheen erilaiset kirjoitettujen lähteiden, kuten kirjallisuuden ja erilaisten muiden julkaistujen tekstien avulla. Dokumenttianalyysillä syvenneettään käsitystä viimeisimmistä selvityksistä ja julkaisuista. (Kokonat, 2021.)

Tässä opinnäytetyössä on syvennetty eri lakien ja asetusten analysointiin. Seuraavaksi käydään läpi hieman lainsäädäntöä. Tämän tarkoituksena on avata lukijalle, miten lait säädetään ja kuinka kauan siihen voi mennä aikaa.

Lait ja säädökset, sekä toiminta, joka liittyy lakien säätämiseen, on lainsäädäntöä. Eduskunnantehtävänä on säätää lakia tai mutta vanhaa lakia joko hallituksen tai kansanedustajan aloitteesta. Esitys lain muuttamisesta aloitetta lähetekeskustelulla, mihin paneudutaan täysistunnossa. Lähetekeskustelun tehtävä on antaa neuvoja valiokunnalle, eli keskustelun tarkoitus ei ole tehdä päätöksiä, jotka koskevat lain sisältöä. Täysistunnon tärkein tehtävä on päättää, että mikä valiokunta rupeaa selvittämään esitystä. Valiokunta käsittelee asiaa mahdollisimman nopeasti, saatuaan sen täysistunnosta käsiteltäväksi. Usein käsittely kestää yhdestä kuukaudesta kahteen kuukauteen, mutta joskus suuret lainsäädäntöhankkeet kestävät jopa vuosia. Tämän jälkeen asiaa käsitellään jälleen täysistunnossa. (Eduskunta. 2022)

Lakiehdotuksia käsitellään kaksi kertaa. Ensimmäisen käsittelyn tarkoitus on päättää lakiehdotuksen sisällöstä. Toinen käsittely voidaan toteuttaa, kun ensimmäisestä käsittelystä on kulunut kolme päivää. Toisessa käsittelyssä ei enää puututa lakiehdotuksen sisältöön, vaan sen siinä päätetään sen hyväksymisestä tai hylkäämisestä. Tämän jälkeen, kun laki on hyväksytty eduskunnassa, niin siitä laaditaan vastaus, joka sisältää lakitekstin, mikä on hyväksytty ja muut päätökset, jotka eduskunta on tehnyt. Eduskunnan puhemies ja pääsihteeri yhdessä allekirjoittavat vastauksen, jonka jälkeen se toimitetaan tasavallan presidentille, joka vahvistaa lain. Jos presidentti vahvistaa lain se julkaistaan Suomen säädöskokoelmassa, mutta jos hän jättää sen vahvistamatta, niin tällöin laki palautetaan eduskunnalle, jotta se voi sen uudelleen käsitellä. Eduskunta voi hyväksyä lain, siten että asiasisältöön ei tehdä muutoksia, laki tulee voimaan, vaikka sitä ei ole hyväksytty. Eduskunta voi olla myös hyväksymättä lakia, jolloin se raukeaa. (Eduskunta. 2022)

Taksilaissa tehtiin lakialoite vuonna 2014 ja uusi taksilaki, laki liikenteen palveluista (302/2017) otettiin käyttöön vuonna 2018. Uusi laki sai kuitenkin paljon kritiikkiä, ja sitä tarkasteltiin ja selviteltiin 2019 vuoden aikana. Ja vuonna 2020 säädöshanke lähti lausunnolla ja muutoksia lakiin tuli vuonna 2021.

### 3.3 Haastattelut

Haastattelu on yksi keino kerätä tietoa, ja haastattelun tehtävänä onkin saada tutkija välittämään haastateltavan ajatukset, käsitykset kokemukset ja tunteet esille tutkimukseensa. Tutkijalle on kuitenkin tärkeää huomioida, että miltä kannalta hän lähestyy haasteltavia. On myös otettava huomioon, että omat ennakkokäsitykset eivät johdattele haastatteluja. On myös hyvä muistaa, että haastattelu on ei ole keskustelua, vaan sen tarkoitus on saada informaalista tietoa. Haastattelun piirteitä ovat, että se on ennalta suunniteltu ja haastattelija on perehtynyt ennen haastattelua aiheeseen. Haastattelussa haastattelija saa luotettavaa tietoa niistä asioista, joita hän haluaa tutkimusongelmaansa ratkoa. On myös huomioitava, että haastattelua ohjaa haastattelija ja usein hän joutuukin motivoimaan haastattelijaa. Yksi ehkä tärkeimmistä asioista, mikä haastatteluun liittyy, on se, että haastateltava voi luottaa haastattelijaan ja siihen, että hänen tietojansa käsitellään luottamuksellisesti. (Hirsjärvi & Hurme, 2014, 41-43.)

Tämän tutkimuksen haastatteluksi valikoitui teemahaastattelu, puolistrukturoitu haastattelu eli kohdennettu haastattelu ja kyselyhaastattelu. Kohdennetun haastattelun yksi kulmakivistä on se, että haasteltavat ovat kokeneet tilanteen mistä haastattelussa on kyse. Haastattelun tarkoitus on löytää vastauksia, joilla on tarkoitus saada vastauksia tutkimusongelmaan tutkimuksen mukaisesti. Toisena asiana pidetään sitä, että tutkija on alustavasti selvittänyt tutkittavan asian merkittäviä osia ja sen kokonaisuutta. (Hirsjärvi & Hurme, 2014, 41-43.)

Usein mietitään ja kysytään, että kuinka montaa haastattelua pitäisi tehdä. Hirsjärvi & Hurme (2014, 58) kertovat, että tavallisin vastaus on se, että haastatellaan niin monta, että saada tarvittava tieto. Hyvärinen & kump. (2017, 34) ovat selvittäneet samaa asiaa, ja vastaus voi olla ihan kaikkea yhden tai useamman väliltä. Kaikki Hirsjärvi & Hurme (2014, 73), että Hyvärinen & kump. (2017, 35) toteavat, että haastettuun vaikuttavat myös käytännön asiat kuten aika ja raha.

Haastattelut tehtiin strukturoituna haastatteluna, eli lomakehaastatteluna. Tämä tarkoittaa, että kysymykset olivat kaikille samat ja ne oli kaikille esitetty samassa järjestyksessä. Yleensä strukturoidussa haastattelussa on vastaajat muodostuvat samasta ryhmästä ja heitä on useita. (Metsämuuronen, 2008, 40.)

Strukturoitu haastattelu sopi hyvin tähän tutkimukseen, koska kaikki vastaajat olivat tietoisia asiasta. Samoin se, että haastattelu lähetettiin usealla henkilölle samanlaisena, puhui strukturoidun haastattelun puolesta. Tutkimuksessa haasteltiin taksiliikenteen asiantuntijoita, eli taksiluvan haltijoita.

Haastattelu sopi hyvin tähän opinnäytetyöhön muun muassa sen takia, että kaikki haasteltavat asiantuntijat olivat kokeneet lakimuutoksen ja se oli koskettanut heitä kaikki jollainlailla. Haastattelut piti tehdä face to face menetelmällä, mutta koska maailmantilanne on mikä on covid-19 pandemia takia, tutkija päätyi siihen, että haastattelu kysymykset lähetettiin sähköpostitse, mahdollisemman koko Suomea kattavalla otannalla.

Asiakashaastattelu tehtiin kyselylomakkeella. Kyselyhaastattelussa hyödynnetään etukäteen tehtyä kyselykaavaketta, missä kysymykset kerrotaan jokaisella vastaajalle samanlaisena. Kaavakkeessa olevat kysymykset voivat olla monivalintakysymyksiä tai avoimia kysymyksiä. Lomakkeessa voidaan käyttää eri skaalalla vastattavia asioita. On tärkeää, että ennen kyselylomake testataan ennen käyttöönottoa ja mietitään tarkkaan kohderyhmä, mille se lähetetään. (Ronkainen, Pehkonen, Lindblom-Ylänne, Paavilainen, 114, 2020, 114)

Tutkimuksessa haastateltiin henkilöitä, jotka ovat matkustaneet taksilla. On tärkeää saada myös asiakkaan näkökulma siitä, että olivatko he tyytyväisiä nykyiseen taksilainsäädäntöön, onko taksilla ajaminen edelleen turvallista ja luotettavaa ja onko hinnoittelu nykyään kohdallaan, vai pitäisikö taksimatkoihin saada jotain muutosta tulevaisuudessa

#### 4 Taksiala ja sitä ohjaava lainsäädäntö

Takseja löytyy jokaisesta maasta ympäri maailmaa. Suurin osa ihmisistä on matkustanut taksilla jonkun syyn takia. Seuraavassa osiossa on tarkoitus tarkastella taksialaa yleisesti sekä lainsäädäntöä, mikä on säädellyt ja säätelee ja ohjaa Suomen taksialaa.

#### 4.1 Taksiala

Ensimmäiset taksiautoiksi rakennetut autot valmistettiin aivan 1800-luvun lopulla. Ensimmäiseksi taksialanpalveluja aloitettiin Ranskassa, Englannissa ja Yhdysvalloissa. Suomeen taksiala rantautui huhtikuussa 1906, jolloin ensimmäin taksilupa myönnettiin Helsinkiin, vossikkakuski G.W. Oranniukselle. Samana vuonna myös Kuopio ja Oulu saivat ensimmäiset luvanvaraiset taksit. Voidaan kuitenkin sanoa, että varisainaisesti ensimmäiset taksit Suomessa aloittivat 1910-luvulla, jolloin myös käyttöön otettiin ensimmäiset taksamittarit ja hieman sen jälkeen ne tulivatkin pakolliseksi kaikkiin takseihin Helsingissä. Moni koululainen käytti taksia kulkeakseen kouluun. 1970 luvulla jopa 65000 ja vielä 2009 lähes 50 000 peruskoulun ja lukion oppilaista kulki taksilla. Ennen lakimuutosta melkein jokaisella paikkakunnalla oli taksiasema, jossa jokainen taksinkuljettaja päivysti vuorollaan. Useimmiten taksiasemat sijaitsivat muiden liikenteessä toimivien paleluiden läheisyydessä kuten rautatieasemien ja linja-autoasemien kupeessa. (O. Lehto, 2004.)

Ennen lakimuutosta myös taksikyydin hinta oli hyvin säänneltyä. Taksimatkan hintaa kuluiva perusmaksu, matkataka ja odotustaksa. Hinta saattoi olla myös tehty sopimuksella, kuten koulukyydit. Perusmaksu oli maksu, joka määräytyi lähtöajankohdasta. Lähtömaksu oli hieman korkeampi, jos lähtö tapahtui illalla, yöllä tai pyhäpäivänä. Matkataka taas määräytyi sen mukaan, kuinka monta asiakasta oli kyydissä. Odotustaksa perittiin, jos asiakasta jouduttiin odottamaan paikan päällä. Taksin hintaan saattoi kuulua muitakin lisiä, kuten esimerkiksi lentokenttäisiä tai ennakkovarauslisä. (Wikivand, 2022)

Lakimuutoksen jälkeen, jokainen henkilökuljetuksen harjoittaja sai määritellä kyydin hinnan ihan itse. Samoin taksiautoilijan ei enää tarvinnut päivystää, koska päivystysvuorot loppuivat, samoin luovuttiin asemapaikasta, joka tarkoitti sitä, että kuka tahansa taksi voi mennä mille paikkakunnalle tahansa ottamana kyytiä. Myös taksamittari ei enää ollut pakollinen, vaan hinnoittelu voitiin tehdä millä tahansa kämmentietokoneella. (Wikivand, 2022)

Vuonna 2012 taksialalla toimi 9500 henkilöä, joilla oli taksilupa ja noin 10 000 taksia. Liikevaihto pyöri miljardissa eurossa, josta 80 % tuli yksityiskysynnästä ja julkisesta käytöstä ja loput 20 % tuli yritysten käyttämistä matkoista. Vuonna 2013 kela myönsi 136 miljoonaa euroa korvauksia kuljetuksista, jotka suoritettiin taksilla. (KKV, 2014.)

#### 4.2 Taksilainsäädäntö

Seuraavassa osiossa käydään läpi vanhaa taksilakia, Taksiliikennelaki 217/2007, joka on vuodelta 2007. Tämän jälkeen käydään läpi aloitetta taksilain muutoksesta, jota alettiin tarkastelemaan vuonna 2014. Aloitteen jälkeen tarkastellaan uutta lakia, Laki liikenteen palveluista 320/217, joka tuli voimaan 2018. Näiden lisäksi tarkasteluun on otettu vielä vuonna 2021 tehty korjaussarja, Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

299/2021. Osioon yritetty ottaa mukaan kattavasti varsikin ne asiat, jotka ovat olleet taksilaissa erityisessä huomiolla.

#### 4.2.1 Taksiliikennelaki 217/2007

Aikaisempi taksilaki, taksiliikennelaki (217/2007), säädettiin vuonna 2007 ja se tuli voimaan 1.8.2007. Taksilain 1 §:n mukaan tarkoitus oli taata laadukkaiden taksiliikennepalvelujen saatavuus. Tätä lakia sovellettiin elinkeino-omaiseen ihmisten kyyditsemiseen tiellä henkilöautolla. Ammattimainen henkilön kuljettamiselle tarkoitettiin sitä, että siitä saatiin korvaus, joka oli kuljettajalle pää- tai sivutoiminto, ja tähän tarvittiin taksilupa. Kuitenkin jos henkilöauto, joka oli palveluita tarjoavan yrityksen hallinnassa, sai kyyditä henkilöitä, jos kuljetus kytkeytyi yrityksen palvelukokonaisuuteen. Lupaa ei myöskään tarvittu, jos käytössä on museoajoneuvoksi rekisteröity auto, jolla autoilija kuljetti henkilöitä. (Taksiliikennelaki 217/2007.)

Taksiliikennelain (217/2007) mukaan, taksilupia myönnettiin siinä läänihallituksessa, minkä vaikutuspiirillä ammattiautoiluliikenteen ensisijainen asemapaikka oli. Taksiluvan myönnettiin tietyillä edellytyksillä. Hakijan piti olla oikeustoimikelpoinen eli 18-vuotias ja hyvämaineinen. Hyvämaineisuudella tarkoitettiin, että henkilöä ei ollut viimeisen 10 vuoden aikana tuomittu yli 2 vuotta kestävään vankeuteen, eikä viimeisen 5 vuoden aika tuomittu enintään 2 vuoden vankeuteen. Henkilöllä ei myöskään saanut olla viimeisen 3 vuoden aikana tuomiota asiakkaaseen kohdistuneesta rikoksesta, rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta, mistä olisi tuomittu sakkoja. Hakijalla ei myöskään saanut olla tuomiota työ- ja tai palkkasuhteen, kirjanpidon tai verotuksen tai ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta viimeisen kahden vuoden aikana kolmea sakkorangaistusta. (Taksiliikennelaki 217/2007.)

Taksiliikennelaissa (217/2007) säädettiin, että hakijalla piti olla myös olla hyväksytysti suoritettu taksiliikenteen yrittäjäkoe sekä vähintään puolen vuoden perehtyneisyys taksinkuljettajan ammatista tai jostain muusta palveluammattista. Yrittäjäkokeella tarkoitettiin koetta, jolla henkilö pystyi näyttämään, että hänellä oli ammatillinen pätevyys harjoittaa taksiliikennettä. Ennen koetta henkilön oli suoritettava yrittäjäkurssi, joka kesti vähintään 120 tuntia. Kurssin aikana henkilö sai tarvittavat tiedot siitä, minkälainen yleinen kehitys taksitoimialalla oli sekä lainsäädäntö tietoa taksialasta. Kurssilla käytiin myös läpi sitä, että minkälainen henkilöauton piti olla, ja mitä varusteita siitä piti löytyä, jotta sillä voidaan kuljettaa henkilöitä asiakaspalvelua unohtamatta. (Taksiliikennelaki 217/2007.)

Taksiliikennelain (217/2007) 9 §:n mukaan henkilön, joka haki taksilupaa, oli myös pystyttävä vastaamaan taloudellisista sitoumuksistaan. Hän ei voinut olla konkurssissa eikä hänellä voinut olla vähäisiä suurempia eräänntyneitä verovelkoja eikä saatavia ulosotossa. Myös se oli otettava huomioon, että jos hänellä oli ollut aikaisemmin taksilupa, niin se ei saanut olla peruutettu edellisen kalenterivuoden aikana. (Taksiliikennelaki 217/2007.)

Taksilupa myönnettiin toistaiseksi, taksiliikennelain (217/2007) säännöksen mukaisesti ja siinä oli liikenteen asemapaikka ja aika, jolloin liikenne oli viimeistään aloitettava. Taksilupaa ei saanut myydä tai luovuttaa kenellekään toiselle. Kun hakijoita on useampi, jotka täyttävät edellytykset, millä luvan voi saada, kuin mitä lupia on mahdollista myöntää, niin silloin työkokemus meni edelle. Työkokemuksen omaamille myönnettiin kaksi kolmasosaa kaikista luvista ja yksi kolmannes luvista myönnettiin heille, jotka omistavat jo taksiluvan tai taksilupia. Taksilupa myönnettiin jo luvanhaltijoille, kuitenkin niin, että ensisijalla olivat hakijat, joilla on vähiten lupia. Jos taas taksilupia oli enemmän, kun oli taksiluvallisia hakijoita, niin luvat voitiin myöntää heille, jotka olivat toimineet taksinkuljettajana. Lain voimaantullessa ensimmäisen neljän vuodenaikana luvat myönnettiin niille, joilla oli jo kokemusta taksinkuljettamisesta. (Taksiliikennelaki 217/2007.)

Taksiliikennelain (217/2007) säädettiin, että henkilö, joka oli saanut taksiluvan, oli velvoitettu harjoittamaan liikennettä siten, kun taksiluvassa sanottiin. Lääninhallitus pystyi kuitenkin keskeyttämään taksiluvan haltijan liikenteen harjoittamisen enintään kuudeksi kuukaudeksi, jos luvanhaltija ei sairautensa takia pystynyt kuljettamaan taksia, eikä hän saanut tilalle ketään muuta kuljettajaa. Taksilupa velvoitti toteuttamaan henkilöiden kuljetuksen sitä pyydettyä sillä toimialueella, jolla hän pääsääntöisesti toimi. Poikkeuksia tästä olivat muut kuljetukset, vapaapäivä, sairastuminen, auton rikkoontuminen tai se, että sallittu työaika ylittyisi. Maaseudulla olevilla kunnissa oli myös taksiluvan omistajien keskuudessa sovittua erilliset päivystysvuorot, kuten Lehtokin (2014) kirjotti. Tällä varmistettiin, että takseja oli saatavilla minä vuorokauden aikana tahansa. Ajo- ja päivystysvuoroista päätti joko lääninhallitus tai taksilupahaltijoita edustava yhdistys, siten että ne olivat kaikille tasapuolisia. (Taksiliikennelaki 217/2007.)

Taksiliikennelaissa (217/2007) säädettiin, että taksien hinnoittelu oli säännelty valtioneuvoston asetuksella. Hinta koostui perusmaksusta, ajetusta matkasta ja odotusmaksusta. Perusmaksu oli hieman korkeampi öisin ja viikonloppuisin. Näiden lisäksi voitiin periä muitakin lisiä, kuten esimerkiksi maksu ennakotilatusta taksista tai lentokenttäkuljetuksesta. Kuljettajan oli noudatettava sovittua hintaa ja vahvistettuja hintoja. Hinnat säädettiin joka vuosi kesäkuun loppuun mennessä annetulla asetuksella. Taksimatka piti pystyä maksamaan pankki- tai luottokortilla tai käteisellä rahalla. (Taksiliikennelaki 217/2007.)

Taksikuljettajalle kuului myös muita vaatimuksia taksiliikennelain (217/2007) mukaan, kuten esimerkiksi laatuun kuuluvia. Tällaisia olivat muun muassa, että ajoneuvon piti olla asianmukainen, kunto ja varustus oli oltava kunnossa ja kuljettajan asunkin piti olla siisti. Kuljettajan piti ajaa vuorot, jotka hänelle oli vahvistettu ja koska kyseessä oli asiakaspalvelu ammatti, oli kuljettajan käyttäydyttävä kuten asiakaspalvelussa pitää kohteliaasti ja huomionvaraisesti. Oli myös tärkeää, että asiakas pystyi luottamaan kuljettajaan, että tämä

ajoi hänelle suotuisammalla ja edullisella reitillä, jos asiakas ei itse ollut ehdottanut reittiä ja muutenkin noudatti liikenteelle tarkoitettuja sääntöjä. Tämän lisäksi oli tärkeää, että asiakkaan yksityisyys oli turvattu, joten vaitiolovelvollisuus kuului kuljettajalle. Hyvään palveluun kuului myös tarjota apua autoon menossa ja poistumisessa sekä asiakkaan tavaroiden nostamisessa autoon ja autosta pois. (Taksiliikennelaki 217/2007.)

Jokaisessa kunnassa oli tarkoin sovittu määrä taksilupia, jonka lääninhallitus joka vuosi vahvisti, säädettiin taksiliikennelaissa (217/2007). Taksilupien määrä koostui kysynnästä ja tarjonnasta, sekä asiakkaiden palautteesta, että oliko takseja tarpeeksi ja oliko niiden palvelun laatu vaaditulla tasolla. Kysyntään vaikuttivat monenlaiset asiat kuten asukasluku ja tulotaso, anniskelulupa- ja linja-auto ja rautatieasemat sekä muut erilaiset kuljetustarpeet kuten koululais- ja sairauskyydit. (Taksiliikennelaki 217/2007.)

Taksiliikennelaissa (217/2007) säädettiin, että lääninhallituksen oli valvottava taksilupia ja joka vuosi sen oli tarkastettava, että taksiluvan haltija on edelleen hyvämaineinen, eikä ollut saanut tuomiota tai syyllistynyt aikaisemmin mainittuihin rikoksiin. Samoin lääninhallituksen oli tarkistettava, että luvan haltija harjoitti edelleen liikennettä ja että taksiluvan haltija ei ollut joutunut konkurssiin eikä hänelle ollut kerääntynyt suuria verovelkoja tai että hänellä olisi saatavia ulosotossa. (Taksiliikennelaki 217/2007.)

Taksilupa voitiin peruttaa lääninhallituksen toimesta tietyksi ajaksi tai kokonaan, jos taksiluvan haltija oli harjoittaessaan syyllistynyt rikkomuksiin tai laiminlyönteihin mm hinnoitteluun ja salassapitovelvollisuuksia liittyvissä asioissa. Jos kuitenkin edellä mainitut asiat olivat pienet tai ne olivat korjattavissa, voitiin taksiluvan haltijalla antaa varoitus. (Taksiliikennelaki 217/2007.)

Taksiliikennelaki (217/2007) sääti, että taksiluvan haltijan edellytettiin, että tämän oli tarvittaessa esitettävä liikevaihto ja tieto siitä montako kilometriä hän oli vuoden sisällä ajanut. Jokaisella, joka harjoitti liikennettä, oli oltava mukana taksilupa, joka oli alkuperäinen ja tämä oli poliisin tulli- tai rajavartijan pyytäessä esitettävä. Jos kuljettajalla ei ollut lupa mukana tai hän ei halunnut sitä esittää viranomaiselle, oli virkamiehen oikeus keskeyttää ajo ja tarvittaessa poistaa rekisterikivet autosta ja ottaa ne haltuunsa rekisteriotteen kanssa. (Taksiliikennelaki 217/2007.)

”Jos taksinkuljettajalla ei ollut taksilupaa ja hän kuitenkin harjoitti taksiliikennettä, oli hänet tuomittava luvattoman taksiliikenteen harjoittamisesta taksiliikennelain 28 §:n mukaan sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Saman pykälän mukaan, jos luvan haltija on antanut luvan toisen käyttöön tai hän ei esitä sitä tai pidä sitä mukana on tuomittava liikenneluparikkomuksesta sakkoon (Taksiliikennelaki 217/2007).”

#### 4.2.2 Taksilupauudistuksen esitys

Vuonna 2014 kilpailu- ja kuluttajavirasto esitti liikenne- ja viestintäministeriölle, että taksilainsäädäntöä uudistettaisiin. Esityksessä nostettiin esille varsinkin taksiliikennelain kohta (19 §), missä säädellään taksilupien määrää sekä sääntely joka kosketta kuluttajahintoja taksiliikenteessä. KKV uskoi esityksessään, että jos säännöstelyjä kevennetään, niin alalle saataisiin lisää takseja ja yrittäjiä, ja tämä taas alentaisi hintoja. (Kilpailu- ja kuluttajavirasto, 2014).

KKV (2014) esitti, että vaikka taksilupien enimmäismäärästä luovuttaisiin, niin se ei kuitenkaan tarkoittaisi, että sitä taksia voisi ajaa kuka tahansa, vaan siihen tarvittaisiin edelleen lupa. Tarkoitus olisi myös valvoa palvelujen laatua ja ammattipätevyyttä. Yhtenä esityksen aiheena oli myös se, että paikkakunnaisista taksiasemista luovuttaisiin, ja taksiautoilija voisi ajaa missä päin Suomea tahansa ja jäädä odottamaan kyytiä, minne haluaisi. Kilpailu- ja kuluttajaviraston (2014) mielestä lakia piti muuttaa myös kilpailutuksen vuoksi. Taksiryttäjät olivat vuosien saatossa tehneet tarjouksia niin koulu- kuin sairaskyydeistä omalle kunnalle tai kaupungille, ja tulevaisuudessa yrittäjät voisivat tarjota palvelujaan myös naapurikunnille. (Kilpailu- ja kuluttajavirasto, 2014).

Tarkat säännöt tekivät sen, että taksialalle oli vaikea päästä, joka taas tarkoitti sitä, että hinnat pysyivät korkeina, koska kilpailua ei ollut. Koska alalle oli vaikea päästä, niin usein myös alalla nähtiin pimeitä takseja. Taksijonojen ollessa pitkiä varsinkin yöaikaan, oli helppo tarttua kyytiä tarjoavaan pimeään taksiin. Pimeät taksit, eivät kuitenkaan ole turvallisimmasta päästä. Ja isoissa kaupungeissa oli havaittu, että pimeä taksi oli saattanut viedä rahat ja pahimmissa tapauksissa myös pahoinpidelleet asiakkaan. Kilpailuviraston uskomus oli, on että pimeistä taksista voitaisiin päästä eroon, kun markkinoiden sääntely puretaan. (Kaleva, 2011.)

Kilpailu- ja kuluttajavirasto oli myös sitä mieltä, että koska alalla ei ollut kilpailua, niin palvelut olivat samanlaisia, eikä kilpailua syntynyt, vaikka alalle tulikin uusia toimijoita. Tämä vaikutti varsinkin siihen, että kilpailutus julkisten alojen asiakkaille oli mahdotonta. Koska alalla ei ollut kilpailua, niin se ei kannustanut parantamaan palveluja tai tarjoamaan edullisempia hintoja asiakkaille. (Kilpailu- ja kuluttajavirasto, 2014).

Hallitus esitti vuonna 2016, että säädetään uusi liikennekaari, joka pitäisi sisällään myös muutoksia taksilakiin. Uusi liikennekaari liittäisi ja kunnostaisi, ennen erillään olevien henkilö- ja tavaraliikenteen säännökset, samalla se antaisi mahdollisuuden uudista digitalisaatioon pohjautuvia palvelutapoja ja kehittäisi näiden kilpailukykyä. (Hallituksen esitys 161/2016.)



Hallitus siis esitti monia muutoksia koskien juuri takseja. Esityksessä otettiin kantaa siihen, että ennen lääninhallituksen myöntämistä lupien enimmäismäärästä luovuttaisiin, ja että enää ei olisi vakituista asemapaikkaa, vaan ainoastaan taksiautoilijoiden pääasiallinen alue ja aika, jolloin he työskentelisivät. Tämä tarkoitti sitä, että he voisivat työskennellä myös toisen kunnan alueella. Myös hinnoitteluun esitettiin muutosta, joka tarkoitti sitä, että enimmäishintaa ei enää olisi. Tässä kuitenkin otettiin huomioon, että jos hinnoittelu nousisi ylenpalttisesti voisi liikenteen turvallisuusvirasto puuttua asiaan ja määrätä palvelujen hinnat. (Hallituksen esitys 161/2016.)

Esityksessä otettiin kantaa siihen, että edelleenkin taksiliikenne olisi luvanvaraista, mutta ennen taksilupa, joka oli autokohtainen, muuttuisi taksiliikenneluvaksi, joka olisi toimijakohtainen. Taksiliikennelupa olisi tulevaisuudessa helpompi saada, koska sen saamiseksi ei enää edellytettäisi yrittäjille tarkoitettu koulutusta ja koetta. Tämä helpotus koskisi myös taksikuljettajia. Koulutuksen ja kokeen sijaan luvanhaltija velvoitettaisiin huolehtimaan taksinkuljettajien riittävästä osaamisesta. Esityksessä ehdotettiin myös, että liikennekaareen otettaisiin mukaan uusia säädöksiä, millä varmistettaisiin taksilla matkustavien turvallisuus ja oikeudet. Tulevaisuudessa henkilö, jolla on henkilölupa tai tavaraliikennelupa olisi oikeutettu harjoittamaan taksiliikennettä. (Hallituksen esitys 161/2016.)

Hallituksen esityksellä kumottaisiin joukko aikaisempia lakeja, joihin kuuluisivat taksiliikennelaki ja laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä, jota ovat vahvasti säännellyt taksiliikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriö oli valmistellut esityksen ja se oli käynyt läpi paljon erilaisia avoimia tilaisuuksia eri sidosryhmäyhteistyöjäsenien kanssa. Lausuntokierrolla moni eri taho antoi lausuntoja, ja kaikkien kaikkiaan heitä oli yhteensä 242. Mukana oli niin ministeriöiden, eri toimiala- ja etujärjestöjen lausuntoja, yrityksiä ja pelkästään taksialalla toimivia yrityksiä ja yrittäjiä oli yli 30. Lausunnot, jotka koskettivat taksitoimintaa, jakautuivat selkeästi kahteen osaan. Ne, jotka toimivat taksialalla vastustivat esitystä ja muut kannattivat tai eivät vastustaneetkaan. Useassa lausunnossa esille tuli huoli haja-asutuspalveluiden palveluista, sekä se että taksimatkojen hinnat eivät nousisi liikaa. Myös lupien vapautuminen herätti paljon puhetta. (Hallituksen esitys 161/2016.)

Yksi taksilain vastustajista oli taksiliitto, joka oli erimieltä kilpailu ja kuluttajaviraston kanssa. Vuonna 2001 oli jo Helsingin kauppakamari ehdottanut, että kilpailun voisi vapauttaa taksiliikenteessä. Tämä ei kuitenkaan ollut mennyt koskaan läpi. Taksiliitto oli sitä mieltä, että hinnat eivät tulisi halpenemaan, eikä saatavuus paranisi. Suurimpana huolena taksiliitto oli tuonut esille sen, että harvaanasutuilla alueille maaseudulla taksin saaminen voisi olla vaikeampaa. (Turtola, Yle uutiset, 2014.)

#### 4.2.3 Lakiliikenteen palvelusta 320/2017

Lakiliikenteen palvelusta 320/2017 tuli voimaan 1.7.2018 ja sillä kumottiin kauppalista tavarankuljetuksista tiellä oleva laki (693/2006), taksiliikennelaki (217/2007), taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki (695/2009) ja joukkoliikennelaki (869/2009). Tässä osiossa keskitytään kuitenkin vain kohtia, jotka koskettavat taksiliikennettä. (Lakiliikenteen palvelusta 320/217.)

Taksiliikennelupa tarvittiin edelleen, laki liikenteenpalvelusta (320/217) säädöksen mukaan, jos harjoittaa taksiliikennettä ja siitä oli ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Taksiliikennelupa on voimassa kymmenen vuotta siitä päivästä lähtien, kun se on myönnetty. Edelleen saa kuitenkin ilman lupaa kyyditä henkilöitä autolla, jos se on palveluita tarjoavat yrityksen hallinnassa. Henkilöliikenneluvan myöntää nykyään liikenteen turvallisuusvirasto ja se voidaan myöntää täysi-ikäiselle henkilölle, joka ei ole holhouksen alainen eikä hänen asioitaan hoida edunvalvoja. Luvan hakija ei saa edellisen kahden vuoden aikana olla asetettu konkurssiin, eikä hänellä saa olla ulosotossa vero ym. lakisääteisiä maksuja, joita hän ei voi hoitaa. Hakija ei myöskään saa olla liiketoimintakiellossa ei edes väliaikaisessa liiketoimintakiellossa ja hänen pitää muutenkin olla sopiva ja hyvämaineinen harjoittamaan taksiliikennettä. (Lakiliikenteen palvelusta 2017/320.)

Hyvämaineisuus on säädetty laki liikenteen palveluista (2017/320) laissa. Hyvämaineisuudella tarkoitetaan, että henkilö ei ole viimeisen kahden vuoden aikana saanut vankeustuomiota tai sakkorangaistusta vähintään neljästä rikkomuksesta, jotka koskettavat kirjanpitoa, verotusta, liikenteenharjoittamista tai työ- ja palkkasuhdetta. Hyvämaineisuuteen vaikuttavat myös se kuinka vakavia teot ovat, kuinka paljon niitä, ovatko ne olleet suunnitelmallisia ja jos teot ovat kohdistuneet asiakkaaseen tai viranomaiseen. On myös otettava huomioon missä teko on tehty, onko se tehty silloin kun harjoitettu ammattimaista liikennettä ja onko sillä ollut joku huonontava vaikutus liikenteen turvallisuuteen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi uusia taksiliikenneluvan samoilla edellytyksillä, kuin lupaa haettaessa. (Lakiliikenteen palvelusta 320/2017.)

Uuteen lakiin lakiliikenteen palvelusta (320/2017) on otettu erikseen kohta, joka säätelee taksinkuljettajan vaatimuksia. Henkilöllä, joka toimii taksinkuljettajana, on oltava taksinkuljettajan ajolupa. Ajoluvan, joka antaa luvan toimia taksinkuljettajana, myöntää liikenteen turvallisuusvirasto hakemuksen perusteella. Taksinkuljettajaksi pyrkivällä pitää olla voimassa oleva ajo-oikeus, jolla hän on voinut kuljettaa vähintään B-luokan ajoneuvoa vuoden ajan. Ajokortti voi olla myönnetty Suomessa, EU-jäsenvaltiossa tai jossain sellaisessa valtiossa, jonka Suomi tunnustaa kortiksi, millä voi kuljettaa ajoneuvoa Suomessa. Luvan hakijan tarvitsee täyttää tiettyjä terveysvaatimuksia, jotka liittyvät näköön, kuuloon tai sairauteen. Nämä on säädetty erikseen ajokorttilaissa. Lupa voidaan myöntää, jos

taksinkuljettaja on suorittanut taksinkuljettajan kokeen, jonka on järjestänyt Liikenteen turvallisuusvirasto. Kokeen lisäksi on sen, kuka harjoittaa taksiliikennettä, huolehdittava, että kuljettajalla on tarvittava paikallistuntemus, ja että hän pystyy huolehtimaan asiakkaiden tarpeista ja turvallisuuksista. Lupaa ei voida kuitenkaan myöntää henkilölle, joka edellisen viiden vuoden aikana syyllistynyt tiettyihin sukupuolisiveellisyyttä loukkaaviin tekoihin, tai seksuaalirikoksiin tai ihmiskaupparikoksiin, henkeen ja terveteen kohdistuviin rikoksiin tai huumausainerikokseen. Samoin hakija ei ole saanut syyllistyä rattijuopumukseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai hän on kuljettanut ajoneuvoa ilman oikeutta. Myös tietyt omaisuusrikokset estävät luvan saannin. Taksinkuljettajanlupa myönnetään viideksi vuodeksi kerralla ja uusimisessa otetaan huomioon samat vaatimukset, kuin luvan myöntämisessä. (Lakiliikenteen palvelusta 320/2017.)

Liikennepalvelulaki (320/2017) säättää, että taksiliikenneluvan haltijan on huolehdittava, että se, joka kuljettaa luvanhaltijan taksia, niin hänellä on voimassa oleva lupa toimia taksinkuljettajana ja että hän tarjoaa asiakkaille apua, jos tämä tarvitsee sitä. Luvanhaltijan on myös varmistuttava siitä, että taksinkuljettajalla on tarpeeksi hyvä kielitaito, millä pystyy keskustelemaan asiakkaan kanssa. Jokaisessa taksissa on oltava esillä taksiluvan omistajan nimi ja tiedot mistä hänet saa tarvittaessa kiinni. Samoin asiakkaalla pitää olla nähtävissä taksinkuljettajan nimi. Kuljettajan on valittava reitti siten, että se on asiakkaalle edullisin ja asianmukaisin, kun kyseessä on matka, joka perustuu aikaan tai sen pituuteen. Asiakkaan on pystyttävä maksaa kyyti joko rahalla tai maksukortilla. (Lakiliikenteen palvelusta 320/2017.)

Taksimatkan hinta on säädetty liikennepalvelulain (320/2179) osassa kolme. Taksimatkan hinta on kerrottava asiakkaalle ennen matkan alkamista tai jos asiakas tilaa taksin etukäteen on hänen saatava tietää matkan hinta tai hänelle on kerrottava matkan hinta mihin se perustuu. Hinnasto on oltava, siten että asiakas huomaa sen helposti. Valvonta palvelujen hinnoittelusta kuuluu Liikenteen turvallisuusvirastolle, ja sen on otettava huomioon erilaiset vaikutukset, kuten kuluttajahintataso, vallitseva tulotaso määrittäessä taksien hintatasoa vuosittain. (Lakiliikenteen palvelusta 320/2017.)

Vuonna 2019 silloinen liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marin aloitti tehtävän, millä korjattaisiin taksisääntelyssä kohdattu ongelmia ja samalla uudistettaisiin vuonna 2018 voimaan tullutta lakiliikenteen palvelusta (320/2017) tullutta lakia. Tämän tarkoituksena oli puuttua varsinkin turvallisuutteen, harmaaseen talouteen ja taksin saatavuuteen liittyviin asioihin, jotka olivat nousseet esille monella eri tavalla, niin asiakkaiden, taksiautoilijoiden kuin monen muuna asian keskuudessa. Arviointiin osallistuivat monet viranomaiset kuten kilpailu- ja kuluttaja viraston, verohallinto sekä liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Arvioinnille annettiin aikaa vuoden 2019 loppuun saakka (Liikenne - ja viestintäministeriö, 2019.)

Alkuvuonna 2020 nykyinen liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka aloitti säädöshankkeen, vuoden 2019 esille tulleiden selvitysten perusteilla, millä tulisi korjata 2018 voimaan tullutta lainsäädäntöä. Muistio lähti lausunnolle, jonka aika päättyi helmikuun lopulla 2020, tämän jälkeen oli vuorossa valmistelu ja tavoitteena oli, että tarvittavat muutokset lakiin olisivat tulleet heti 2021 vuoden alussa voimaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2020.)

#### 4.2.4 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 299/2021

Vuonna 2021 päätettiin tehdä muutoksia vuonna 2018 käyttöön otettuun lakiin liikenteen palveluista 320/2017. Tasavallan presidentti Sauli Niinistö vahvisti lain Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (299/2021) 9.4.2021 ja se otettiin käyttöön 1.5.2021. Kuitenkin pykälät 15 a § ja 152 § tulivat käyttöön vasta 1.9.2021.

Suurimmat muutokset koskettivat taksinkuljettajia, taksin hintaa ja taksilupaa, jotka säädettiin Laki liikenteen palveluiden muuttamisesta (299/2021) laissa. Kokeet, jotka taksinkuljettavat tulevat suorittamaan, määriteltiin täsmällisemmin, ja siinä otetaan huomioon tarkemmin mm. asiakkaiden turvallisuus. Tämän lisäksi taksinkuljettajilla on mahdollisuus käydä erillinen erityisryhmien kuljettajakoulutus. Vaikka taksinkuljettaja olisi läpäissyt kokeen, se ei automaattisesti tarkoittanut, että henkilö saisi taksinkuljettajan ajoluvan. Henkilölle ei voidaan myöntää lupaa, jos hän oli edellisen kolme vuoden aikana syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, törkeään rattijuopumukseen taikka kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Jos henkilö syyllistyy koetta tehdessä vilppiin, on koe keskeytettävä kokeen pitäjän toimesta ja koesuoritus tulee hylätä. Vilpin jälkeen henkilö ei voi seuraavan puolen vuoden aikana suorittaa koetta uudestaan. (Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 299/2021.)

Taksinkuljettajan on ilmoitettava asiakkaalle kyydin hinta tai perusteet siitä, miten määräytyy ennen matkan aloitusta. Hinta on ilmoitettava veroineen ja ne on esitettävä, niin että asiakkaan on ne helppo ymmärtää ja ne on oltava myös näkyvillä ennen matkan alkua. Taksinkuljettajan on käytettävä taksamittaria, jos kyydin hinta ei ole kiinteä. Tämä tarkoittaa, että jokaisessa taksissa pitää olla hyväksytty taksamittari, jolla voidaan matkan hinta todeta. Matka perustuu silloin kuljetun matkan pituuteen ja käytettyyn aikaan. Liikenne- ja viestintävirasto seuraa hintaa, ja jos lisäpalveluhinnat eivät pysy kohtuullisuuden rajoissa, voidaan niille asettaa enimmäishinta. (Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 299/2021.)

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (299/2021) säädetään, että taksiliikennelupaa myöntäessä yrittäjillä pitää olla Y-tunnus eli yritys- ja yhteisötunnus ja luvan saannin edellytyksenä on, että luvanhakija on suorittanut yrittäjäkoulutuksen ja

yrittäjäkokeen tai hänellä muuten on ammatillinen pätevyys, mitä taksiliikennelaisissa on säädetty. Taksiliikenneluvan hakijalla pitää myös olla pysyvä toimipaikka Suomessa ja hänen pitää olla hyvämaineinen. Suoritettu yrittäjäkoulutus pitää sisällään kaupallisen- ja taloudellisen johtamisen, lainsäädännön, joka liittyy ajoneuvoihin ja liikenteeseen. Koulutuksessa on käytävä myös läpi verotuksen-, kirjanpidon ja työllistämiseen kuuluvien, kuten palkkaa-, sosiaaliturvaa ja eläkettä koskeva lainsäädäntö. Koulutuksen pitää kestää vähintään 21 tuntia. Koulutuksen käytyään voi luvanhakija suorittaa yrittäjäkokeen, jossa käsitellään koulutuksessa käsiteltyjä asioita. Kun koe on läpäisty hyväksytysti, myöntää kokeenjärjestäjä luvanhakijalle todistuksen. Jos yrittäjäkokeessa huomataan henkilön toimivan vilpillisesti, on koe keskeytettävä ja hylättävä, eikä hän voi osallistua seuraavaan puoleen vuoteen uuteen kokeeseen. (Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 299/2021.)

Laki liikenteen palveluista annetun lainmuuttamisesta (299/2021) säädetään, että luvanhaltija, joka harjoittaa taksiliikennettä on velvollinen huolehtimaan siitä, että taksissa on asiakkaan näkyvillä taksin luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot hänellä, ja taksia kuljettavan henkilön nimi. Taksinkuljettaja vastaa, että edelliset asiat ovat näkyvissä taksiliikenteessä. Jos taksinkuljettajalla ei ole näkyvillä tietoja luvasta, yhteystiedoista ja kuljettajan nimestä, kuljettaessaan taksin, voidaan hänelle antaa 40 euron liikennevirhemaksu. Luvanhaltijan pitää myös huolehtia siitä, että asiakas voi maksaa kyytinsä niin rahalla kuin tavallisimmilla maksukorteilla. Poikkeuksena tästä on, jos maksu on sovittu tietyllä maksutavalla jo tilausta tai varausta tehdessä. Taksissa on oltava mukana aina taksiliikennelupa tai kopio siitä, jos autolla harjoitetaan liikennettä, mistä selviää, että se on kirjattu liikenneasioiden rekisteriin. (Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 299/2021.)

Taksiliikenteen luvanhaltijan on huolehdittava siitä, että taksissa on oltava liikennettä harjoittaessa mittauslaitelain vaatimuksen mukainen taksamittari tai jonkin muu luotettava laite, jolla pystytään keräämää sähköisesti tietoja yrittäjästä, ajoneuvosta, matkan kuljettajasta, siitä milloin matka on tehty, kuinka kauan matka on kestänyt ja kuinka pitkä matka on ollut ja tietysti matkan hinta ja millä matka on maksettu. (Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 299/2021.).”

## 5 Taksiliikenteenvalvonta

Laki liikenteen palvelusta (320/217) laissa on myös määritelty, että taksiliikennettä pitää valvoa. Taksiliikenteenvalvonta kuuluu monelle eri viranomaiselle. Valvovia viranomaisia ovat poliisi, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, verovirasto ja työsuojeluviranomainen. (Laki liikenteen palvelusta 320/217)

Katekoriesesti voidaan sanoa, että poliisin toimivaltaan kuuluu valvoa liikenneturvallisuutta, kuljettajan ja ajoneuvon kuntoa ja että ajoneuvossa on liikennettä harjoittaessa mukana tarvittavat asiakirjat, autossa on asiaankuuluva taksivalaisin ja että ajoneuvo on rekisteröity käytettäväksi luvanvaraisessa liikenteessä. Traficom valvoo, että matkan hintatiedot kerrotaan asiaan kuuluvasti ja että jokaisessa autossa on taksamittari tai muu luotettava järjestelmä, jolla voidaan osoittaa matkan pituus, kesto ja hinta. Verohallinnon tehtävänä on kerätä tietoja taksirytyksistä ja paljonko heillä on työntekijöitä ja palkkauksesta. Samoin verohallinto kerää tietoja taksinkuljettajista ja tekee havaintoja taksamittareista tai muista laitteista. Työsuojeluviranomaisen tehtävä on valvoa, sitä kuinka paljon takseissa käytetään ulkomaista työvoimaa, eli henkilöitä, jotka eivät ole Suomen kansalaisia. (Traficom, 2021.)

## 6 Tilastotietoa

Seuraavassa osiossa tarkastellaan mitä lakiuudistus vaikutti lupiin. Tarkastelun kohteena on se, että miten uudistuksen myötä tulleet vapautukset koulutuksessa ja luvan hakemisessa vaikuttivat taksinkuljettajien- ja taksiliikennelupiin 1.7.2018 - 21.12.2021 välisenä aikana. Mukaan tarkasteluun on otettu samalla aikavälillä peruutetut taksiliikenneluvat.

Taksiluvat lähtivät nousuun heti uuden lakiliikenteen palvelusta voimaan tulon jälkeen. Ennen lakimuutosta taksilupia oli 9400, mutta puolessa vuodessa niitä oli jo yli neljäsataa enemmän. Vuosi siitä eteenpäin taksilupia oli melkein 2000 enemmän ja vielä vuonna 2020 taksilupien määrä nousi lähes 1500 (Kuva1). Kahdessa ja puolessa vuodessa taksiluvat lisääntyivät yhteensä lähes 2500 luvalla. (Traficom, 2022.)

Category	Taksilupien määrä vuoden lopussa	Määrä 30.6.2018
2018	9835	9400
2019	11793	
2020	12225	
2021	11173	

Kuvio 1: Taksiluvat vuosina 2018-2022 (Tiedot: Traficom, 2022)

Taksinkuljettajalupia haettiin heti lakimuutoksen (2018) jälkeen ennätystahdilla. Varsinkin vuonna 2019 taksinkuljettajalupia haettiin paljon yhteensä 19 360 ja taulukosta voidaan havaita, että vain yksi jätettiin myöntämättä. Vuonna 2020 kuljettajalupahakemuksen määrä oli enää noin 1/3 vuoden 2019 luvusta ja vuonna 2020 taksinkuljettajaluvat palasivat sille määrälle, mitä haettiin vuonna 2018 puolessa vuodessa heti laki uudistuksen jälkeen. (Taulukko 1.) (Traficom, 2022.)

Taulukko on tehty Traficom sivuilta saaduilta tiedoilta ja voidaan huomata, että lähes kaikki 1.7.2018-31.12.2021 hakeneet taksinkuljettaja ovat saaneet taksinkuljettajaluvan.

<b>Haetut taksinkuljettajaluvat</b>		<b>33766</b>
1.1. - 31.12.2021	4415	
1.1. - 31.12.2020	6347	
1.1. - 31.12.2019	19360	
1.7. - 31.12.2018	4644	
<b>Myönnetyt taksinkuljettajaluvat</b>		<b>33375</b>
1.1. - 31.12.2021	4305	
1.1. - 31.12.2020	6271	
1.1. - 31.12.2019	19359	
1.7. - 31.12.2018	3440	

Taulukko 1: Taksinkuljettajaluvat ajalta 1.7.2018 -31.12.2022 (Tiedot: Traficom, 2022)

Myös uusia taksiliikennelupia haettiin heti lakiuudistuksen (2018) jälkeen paljon. Luku puolessa vuodessa 5094 kpl oli enemmän kuin koko seuraavana vuonna 4254 kpl. Alla olevasta taulukosta voidaan myös havaita, että lupien haku on tasaisesti laskenut vuosi vuodelta. Yhteensä kolmen ja puolen vuoden aikana haettiin lähes 15 000 taksiliikenne lupaa, ja

haetuista luvista myönnettiin noin puolet. Taulukosta voidaan kuitenkin huomioida, että joka vuosi lupahakemuksia on hylätty n 1500 kpl. Joten ensimmäisen puolen vuoden aikana hylättyä hakemuksia oli suhteessa paljon vähemmän. Vuonna 2018 puolen vuodenaikana lupia hylättiin vain n.37 %, kun taas koko vuoden 2021 aikana hakemuksia hylättiin puolet enemmän n.73 %. (Taulukko 2) (Traficom, 2022.)

Taulukko 2 on tehty Traficom sivuilta saaduilta tiedoilta.

<b>Uudet taksiliikennelupahakemukset</b>		<b>14792</b>
1.1. - 31.12.2021	2371	
1.1. - 31.12.2020	3073	
1.1. - 31.12.2019	4254	
1.7. - 31.12.2018	5094	
<b>Uudet myönnetyt taksiliikenneluvat</b>		<b>7271</b>
1.1. - 31.12.2021	631	
1.1. - 31.12.2020	1460	
1.1. - 31.12.2019	2516	
1.7. - 31.12.2018	3232	

Taulukko 2: Taksiliikenneluvat ajalta 1.7.2018 -31.12.2022 (Tiedot: Traficom, 2022)

Peruutetut luvat koostuvat kolmesta eri syystä, jotka ovat: omailmoitus, konkurssi tai luvanhakija ei täytä luvan saannin edellytyksiä, joita ei erikseen ole kerrottu. Vuonna 2018 puolen vuoden aikana lupia peruttiin yht. 671, joista oman ilmoituksen osuus oli n 94 % (633 kpl) ja ei täytä edellytyksiä perusteella osuus oli ainoastaan n. 3 % (21 kpl). Viimeisimmän



lakiuudistukseen (2021) jälkeen peruutuksia oman ilmoituksen mukaan oli 58 % (994 kpl) ja peruutuksia, ei täytä edellytyksiä mukaan, n. 40 % (666 kpl). Konkurssin takia peruutettuja lupia on ollut 1.7.2018 -31.12.2020 välisenä aikana n 2,5 % kaikista luvista ja vuoden 2021 aikana n. 1,7 % kaikista luvista. (Taulukko 3) (Traficom, 2022.)

Taulukko 3 on tehty Traficom sivuilta saaduilta tiedoilta.

<b>Peruutetut luvat 1.7.2018-31.12.2021</b>		<b>4318</b>
<b>1.1. - 31.12.2021</b>	<b>1689</b>	
Omailmoitus	994	
Konkurssi	29	
Ei täytä edellytyksiä	666	
<b>1.1. - 31.12.2020</b>	<b>1246</b>	
Omailmoitus	1068	
Konkurssi	32	
Ei täytä edellytyksiä	146	
<b>1.1. - 31.12.2019</b>	<b>712</b>	
Omailmoitus	572	
Konkurssi	20	
Ei täytä edellytyksiä	120	
<b>1.7. - 31.12.2018</b>	<b>671</b>	
Omailmoitus	633	
Konkurssi	17	

Ei täytä edellytyksiä	21
-----------------------	----

Taulukko 3: Peruutetut taksiliikenneluvat 1.7.2028- 31.12.2021 (Tiedot: Traficom, 2022.)

Vuoden 2021 toukokuussa voimaan tullessa laki muutoksessa yksi asia oli, se että jotta voidaan myöntää taksilupa, pitää luvanhaltijalla olla Y-tunnus. Tämä muutos myös pakotti hankimaan Y-tunnuksen sellaiset luvanhaltijat, joille oli myönnetty taksiliikennelupa ennen lakimuutosta. Näille luvanhaltijoille annettiin kolme kuukautta hoitaa asia kuntoon. Kolmen kuukauden jälkeen Y-tunnus puuttui kuitenkin noin 700 taksiliikenneluvan haltijalta. Liikenne- ja viestintäministeriä lähetti näille kaikille pyynnön selvittää asia ja hoitaa asia kuntoon. Noin 100 liikenneluvanhaltijaa perui omasta halusta luvan ja yli 500 lupaa peruttiin sen takia, että luvanhaltija ei ollut hankkinut vaadittavaa Y-tunnusta. Ainoastaan 76 luvanhaltijaa hoiti asiat kuntoon. (Traficom, 2022)

Lakimuutoksessa pakolliseksi tuli myös yrittäjäkoe taksiluvansaamiseksi. Yrittäjäkoe koskee samalla tavalla myös niitä luvanhaltioita, joille oli lupa myönnetty ilman yrittäjäkoetta ennen lakimuutosta, kuin Y-tunnuksen omistaminen. Yrittäjäkokeen suorittamisen takaraja on laitettu 1.5.2022. Vielä tammikuussa 2022 Traficomien mukaan tuhannet liikenneluvan haltijat eivät ole suorittaneet yrittäjäkoetta. Seuraava valvontaisku tulee näyttämään, kuinka moni on suorittanut kokeen ja kuinka monelta perutaan taksiliikennelupa. (Traficom, 2022)

## 7 Tutkimuksen tulokset ja analysointi

Tulokset ja analysointi on kerätty sekä asiantuntijoiden että taksimatrustajien haastatteluiden. Tämän lisäksi tuloksiin on otettu viranomaisten valvontaiskujen tulokset sekä liikenne- ja viestintävirasto Traficomien sivuilta saatujen tilastot. Vuoden 2022 tilastoja ei ollut saatavissa opinnäytetyötä tehdessä.

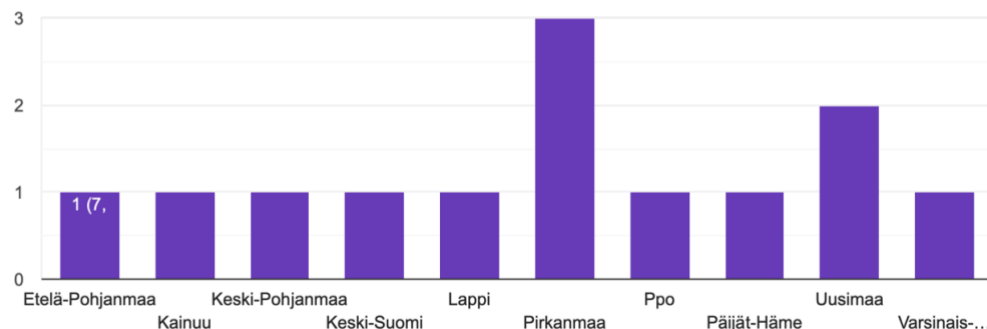
### 7.1 Asiantuntijahaastattelut

Asiantuntijahaastattelut toteutettiin vuoden 2022 maaliskuun aikana. Kysymykset (Liite 1) lähetettiin kolmellekymmenelle taksiautoilijalle ympäri Suomea. Vastauksia tuli kaiken kaikkiaan kolmetoista kappaletta. Koska lakiuudistus on saanut paljon kritiikkiä, opinnäytetyöntekijä päätti, että kaikki vastaajat pysyvät anonyyminä ja vastaukset ovat satunnaisjärjestyksessä, joten niistä ei voi mitenkään päätellä kuka on mihin kysymykseen vastannut.

Asiantuntijavastauksia tuli ympäri Suomea. Ainoastaan Itä-Suomesta jäi vastaukset saamatta. (Kuvio 2.)

### 1. Maakunta missä työskentelet?

13 vastausta



Kuvio 2: Vastaukset maakunnittain

Kaikki vastaajat olivat työskennelleet alalla useita vuosia. Kokeneimmilla autoilijoilla oli kokemusta yli 40 vuoden ajalta, kokemattomallakin vastaajalla oli kokemusta viistoista vuotta. Keskimääräisesti vastaajat olivat työskennelleet taksialalla 28,5 vuotta.

Taksialan asiantuntijoiden haastatteluiden perusteella voidaan todeta, että kaikki, jotka työskentelivät taksialalla ennen taksilain muutosta, työskentelevät myös alalla taksilain muutoksen jälkeenkin. Taksilainmuutos jakoi asiantuntijat kahteen osaan hyvään ja huonoon. Jotkut taksiluvanhaltijat kokivat tietynlaista vapautta, koska he pystyivät kasvattamaan ja laajentamaan toimintaansa ja kalustoa. Päivystysvuorojen poistuminen, varsinkin öisin todettiin olevan hyvä muutos. Myös se, että lupa ei ollut sidonnainen johonkin tiettyyn alueeseen koettiin positiivisena. Luvan sidonnaisuuden poistuminen mahdollisti autoilijoiden ajaa taksia ympäri Suomea. Hinnoittelun vapaus koettiin myös hyvänä. Osa taksiautoilijoista ei kuitenkaan kokenut muutoksessa mitään hyvää.

Päivystysvelvollisuuden loppuminen pidettiin hyvänä, mutta se koettiin myös huonona. Päivystysvelvollisuuden puute aiheutti hankaluuksia asiakassuhteissa ja tunnettiin jopa harmitusta asiakkaiden puolesta. Huonona koettiin myös se, että luvansaaminen oli liian helppoa, että luvat jaettiin ns. henkilötunnuksille ja tämän takia alalle pääsi kuka vaan. Kokeen poistuminen pidettiin huonona, koska alalle pääsi henkilöitä, joilla ei ollut mitään ammatillista osaamista. Eräs vastaus oli: ”Koko taksiammattikunta ajettiin alas”. Kilpailun koveneminen todettiin huonona, ja esille negatiivisena nousi myös välityskeskuksien liian iso rooli. Hinnoittelun laaja skaalaus ja epäselvyys koettiin huonona. Arvostuksen puute nousi uuden lain myötä esille. Ennen hyvin arvostettu ammatti, oli huonontunut uusien yrittäjien tullessa alalla. Yksi vastaus oli: ”Lainsäädäntö ei enää edellytä käytännössä mitään ammatillista osaamista, tästä johtuen alan yleinen arvostus osaamisen mittavasti heikennettyä rapistuu ja tämä vaikuttaa kokonaismarkkinan määrään”. Esille tuli myös, se

välityskeskukset saivat liian lisän roolin lakiuudistuksessa ja samaan aikaan tehty kelakilpailutus ei ollut hyvä asia.

Vuonna 2021 tehty muutos lakiin oli monen taksiautoilijan mielestä hyvä ja sillä saatiin jonkin verran hyviä ja oikeita parannuksia, tosin toisten mielestä parannukset olivat hyvin kosmeettisia. Eräs vastaaja jopa koki, että korjaukset olivat huonoja. Joidenkin mielestä lailla helpotettiin viranomaisten valvontaa, mutta oltiin epäileviä siitä, että riittääkö viranomaisten resurssit valvoa jatkossa taksiliikennettä. Vastauksien perusteella korjauksella ei ollut vaikutusta asiakkaille näkyviin ongelmiin. Eräs vastaus oli: ”Olihan siinä parannuksia edelliseen, mutta ei kaikkiin voi enää tehdä parannuksia. Aika on mennyt niiden ohi”.

Kuitenkin todettiin myös se, että lisää korjauksia tarvittaisiin jo korjattuun lakiin. Moni kaipasi tulevaisuudessa taksiautoihin tunnistettavat rekisterikilvet ja joka autoon pitäisi saada oma lupa. Moni kaipasi lisää valvontaa ja vaikka päivystysvuorovelvoite niille, jotka ajavat yhteiskunnan ajoja. Yhteiskuntataksa tuotiin esille, samoin se, että taksiliikenneluvan saannin edellytyksiä ja koulutuksen vaatimuksia nostettaisiin, jopa paluuta aikaan ennen 2018 toivottiin. Myös yrittäjä- ja kuljettajakoe haluttaisiin sellaiseksi, jolla todella mitattaisiin osaamista ja näiden järjestämisvastuu haluttaisiin viranomaiselle. Haastattelujen perusteella uskotaan, että viranomaisten valvonta helpottui, mutta asiakkaiden ongelmat eivät. ”Oikea muutos olisi paluu säännöstelyyn. Suomen markkinoilla ei olisi ollut, eikä ole varaa tällaiseen vapautukseen. Alan ympärillä voittaa vain uudet yritykset ja vanhojen toimijat ajetaan ahtaammalle.”

Haastatteluissa tuli myös ilmi, että kaikille toimijoille pitäisi saada samat pelisäännöt. Ne, jotka sääntöjä rikkovat, niin heille pitäisi saada kovempia rangaistuksia mitä nyt. Moni koki alaa ei enää samalla tavalla arvosteta, niin kuin ennen lakimuutosta. Ainoastaan yksi henkilö oli sitä mieltä, että uusi korjauslakimuutos oli huono.

Haastattelussa koettiin, että ei ainoastaan taksien oma hinnoittelu vaan myös eri taksinvälityskeskusten ja kelakyytien hintakilpailu ovat aiheuttaneet haittaa niin toimintaedellytyksille, kuin asiakkaille. ”Alan toimintaedellytykset on tuhonnut vanhat taksinvälityskeskukset hintakilpailullaan”. Varsinkin maaseudulla tämä koetaan ongelmallisena. Yhteiskuntahintaa kaivataan kela- ja sote-ajoihin. Kela-kyytien kilpailutusta pidetään huonona uudistuksena, koska se ei ole enää kannattavaa.

## 7.2 Asiakaskysely

Asiakashaastattelut toteutettiin maaliskuun 2022 aikana. Kyselylomake (liite 2) Google form, lähetettiin sähköpostilla 30 eri henkilölle ympäri Suomea. Vastauksia tuli yhteensä 18. Vastaukset tulivat suoraan kyselypohjalle, joten opinnäytetyöntekijä ei pysty yksilöimään

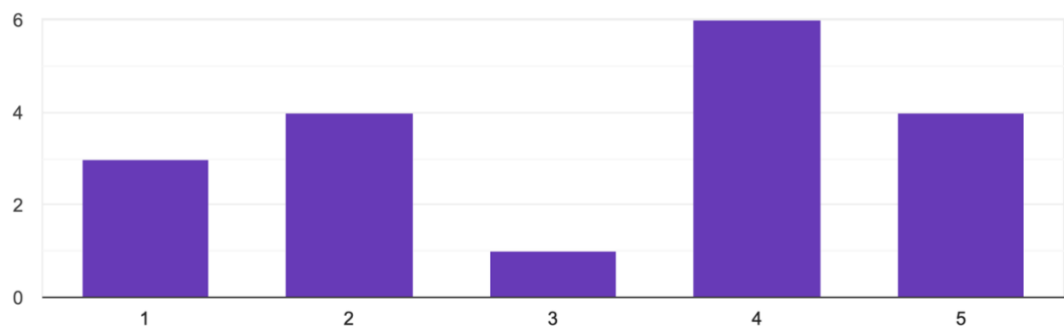
sitä, että kuka vastasi mitenkään kysymyksiin. Vastaukset ovat myös satunnaisjärjestyksessä, joten myös sen takia ei voi tietää kuka on vastannut mitenkään kysymyksiin.

Vastaukset kysymykseen, olitko tyytyväinen taksimatkaan?

Asteikko oli laadittu siten, että 1 en ollut tyytyväinen ja 5 olin erittäin tyytyväinen.

1. Olitko tyytyväinen viimeiseen taksimatkaan?

18 vastausta



Kuvio 3: Asiakastyytyväisyys

Taksiasiakkaiden tyytyväisyyskyselyssä noin puolet olivat erittäin tyytyväisiä tai tyytyväisiä viimeiseen taksikyytiin. Noin puolet, taas olivat kokeen viimeisimmän kyydin epäonnistuneeksi.

Useampi oli joutunut neuvomaan kuskille reittiä, koska näillä ei ollut paikallistuntemusta, jopa oli väitetty, että asiakkaan kotiosoitetta ei ole olemassa.

Ajotaidoissa oli myös parantamisen varaa. Kielitaito koettiin ongelmana useassa tapauksessa ja yksi kuljettaja ei puhunut laisinkaan suomea. Hintaa oli myös tuottanut harmitusta ja yksi kuljettaja oli vedättänyt matkan hinnassa. Kuljettajan vahva partavesi, auton epäsiisteys ja

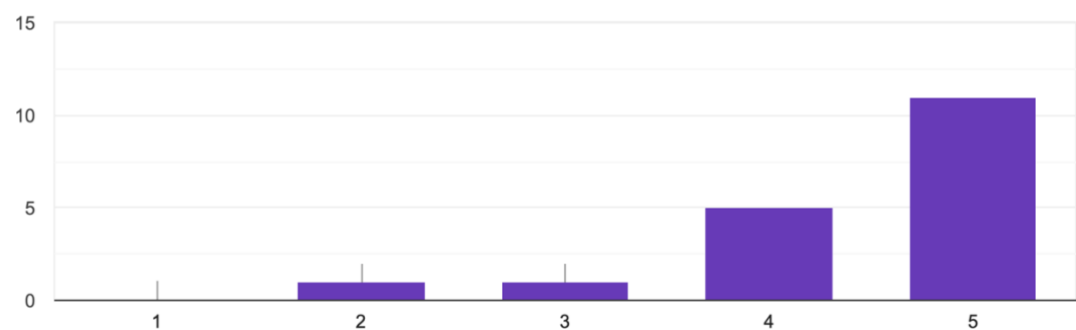
hajuste koettiin ongelmalliseksi. Yksi kuljettaja ei ollut ollenkaan asiakaspalveluhenkinen ja jopa yksi kuljettaja peruutti kyydin kokonaan. Myös kilpailu asiakkaasta koettiin epämiellyttävänä.

Vastaukset kysymykseen, oliko taksi helposti saatavilla?

Asteikko laadittu siten, että 1 on ei ollut helposti saatavilla ja 5 oli helposti saatavilla.

### 3. Oliko taksi helposti saatavilla?

18 vastausta



Kuvio 4: Taksin saatavuus

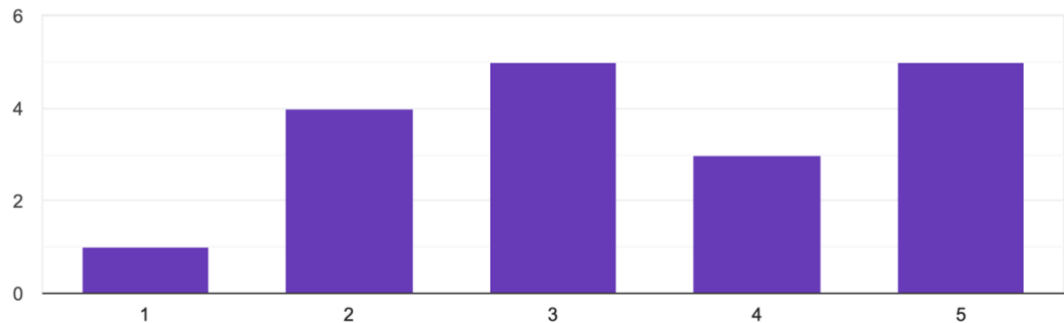
Taksinsaamiseen suurin osa vastaajista olivat tyytyväisiä. Vain muutamalla oli hieman vaikeuksia saada taksi. Taksien lisääntyminen näkyy myös sen saatavuudessa.

Vastaukset kysymykseen, saiko hyvää asiakaspalvelua.

Asteikko laadittu siten, että 1 on en saanut hyvää palvelua ja 5 on, sain erittäin hyvää palvelua.

#### 4. Saitko hyvää asiakaspalvelua?

18 vastausta



Kuvio 5: Asiakaspalvelun tyytyväisyys

Asiakaspalveluun suurin osa oli erittäin tyytyväisiä tai tyytyväisiä. Osa vastaajista olivat kuitenkin sitä mieltä, että asiakaspalvelu ei ollut hyvää. Tyytymättömiä oltiin siihen, että suomen kieli oli huonoa ja paikallistuntemusta eli puutteellinen. Yhdessä vastauksessa koettiin, että autot ovat liian pieniä: ”Lentokentän taksitolpalla oli kauhea kilpahuudanta. Lisäksi paikalla olleet taksit olivat liian pieniä (sähköautoja) ja niihin ei mahtunut 3 henkilöä ja 3 matkalaukku.”

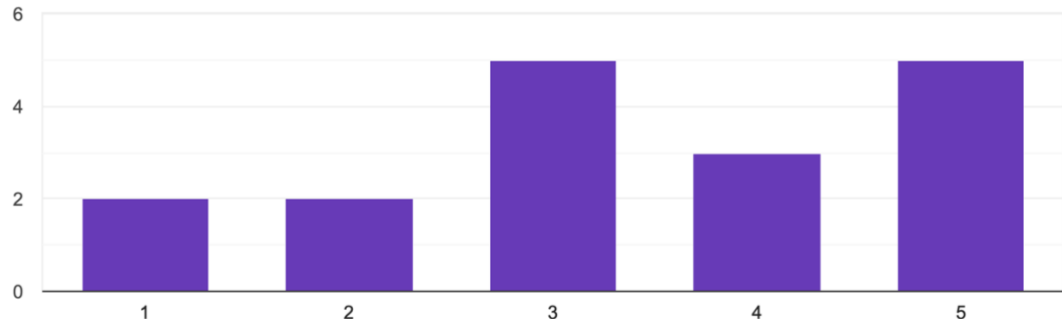
Taksin hinta oli monen mielestä sovitun mukainen ja suht’ normaali. Tosin usea totesi, että taksihinnat ovat nousseet aikaisemmasta kohtalaisen paljon. Osa oli matkustanut taksamittarin mukaan ja tarkistanut, että taksissa on taksamittari ja hinnasto ennekuin kyytiin menemistä. Muutama oli kuitenkin sitä mieltä, että matkan hinta oli liian korkea. Myös se, että kuljettaja ajoi pidempää reittiä, nosti hintaa. Yksi vastaaja sanoi, että: ”Hinta oli erittäin edullinen. Mutta en olisi ko. kyydistä kyllä enempää maksanutkaan”. Eräälle vastaajalle oli annettu kolme eri hintaa.

Vastaukset kysymykseen 7, oliko taksimatka mielestäsi turvallinen?

Asteikko laadittu siten, että 1 ei ollut turvallinen ja 5 oli erittäin turvallinen.

### 7. Oliko taksimatka mielestäsi turvallinen?

17 vastausta



Kuvio 6: Taksimatkan turvallisuus

Puolet asiakkaista koki taksikyydin turvalliseksi, kun taas noin puolet taas ei. Useampi koki, että koska kuljettaja joutui keskittymään navigaattoriin, se heikensi keskittymistä ajamiseen. Epävarmuus ja kiire koettiin myös turvattomaksi. Moni koki, että koska kuljettajalla ei ollut aluetuntemusta, vaan joutui käyttämään navigaattoria päästäkseen haluttuun paikkaan, tuntui turvattomalta. Ajotaidot koettiin myös puutteelliseksi ja sitä myötä turvattomaksi.

Asiakkaisen vastauksista esiin nousi, että usein taksi tilataan etukäteen hyväksi todetulta firmalta. Tämä johtuu osittain siitä, että haluttiin varmistaa, että hinta ja palvelu oli luotettavaa ja että kaikki asiat olivat kunnossa. Esiin nousi myös se, että ei enää luoteta samalla tavalla taksikuskeihin, koska aluetuntemus ja yhteinen kieli on puutteellinen. Taksitolpalla moni on kokenut epäasiallista käyttäytymistä ja todettu jopa turvattomuutta sen takia, että taksikuskit keskenään ”tappelevat” asiakkaista, tai jopa ahdistelevat niitä. Taksitolpalla on ihmetelty monenlaisia taksikylttejä taksin katolla. Kyselyssä oltiin myös pettyneitä siihen, että taksilainuudistuksessa puhuttiin, siitä että taksimatkojen hinnat alenisivat, mutta todellisuudessa ne saattoivat jopa nousta vapaan hinnoittelun johdosta. Asiakkaat olivat myös valmiita maksamaan palvelusta ja luotettavuudesta. Yksi vastaajista kirjoitti: ”Tilaan taksin nykyään etukäteen samasta firmasta, koska haluan ostaa palvelun luotettavalta ammattilaiselta. Haluan, että kuljettajalla on luvat kunnossa ja kyyti on turvallinen. Välttämättä tämä ei ole halvin vaihtoehto, mutta maksan mielelläni hyvästä palvelusta ja turvallista kyydistä oikeaan osoitteeseen.”

### 7.3 Valvontaiskut

Vuonna 2021 ja 2022 on tehty useita valvontaiskuja taksiliikenteeseen. Valvonnat on tehty yhdessä paikallisen poliisilaitoksen, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Verohallinnon ja



alueellisen työsuojeluviranomaisen kanssa. Seuraavaksi tarkastellaan minkälaisia tuloksia Oulun, Länsi-Uusimaan, Lounais-Suomen, Helsingin, Tampereen ja Vantaan seudulla saatiin.

Oulussa tarkastettiin yhden viikonlopun valvonnan aikana 103 taksiautoa. Pääsääntöisesti asiat olivat hoidettu, mutta ajokieltoon määrättiin viisi autoa ja muita seuraamuksia määrättiin 22 autolle. Seuraamuksia määrättiin, mm. koska ajoneuvossa oli määräaikaikaskatsastus suorittamatta, ajoneuvoveroa ei ollut maksettu, taksinkuljettaja nimi tai luvanhaltijan nimi ja yhteistiedot ei ollut asiakkaan nähtävillä, hintatietojen esittäminen oli puutteellinen, asiakirja, mikä oikeuttaa taksiliikennöintiin puuttui, auton rekisteröinti luvanvaraiseen liikenteeseen puuttui ja tavattiin yksi epäilty, joka harjoitti luvatonta taksiliikennettä. (Traficom, 2021.)

Länsi-Uudellamaalla marraskuun 2021 alkupuolen viikonlopun aikana tarkastettiin 23 taksia ja yli puolella takseista oli jotain huomautettavaa. Liikennevirhemaksuja annettiin 11 kappaletta ja tämän lisäksi kirjoitettiin yksi sakkomääräys. Tyypillisimmät puutteet olivat myös Länsi-Uudellamaalla samat kuin Oulussa, että taksinkuljettaja nimi tai luvanhaltijan nimi ja yhteistiedot ei olleet asiakkaiden nähtävillä sekä asiakirjat, joista ilmenee, että on oikeutettu taksiliikennöintiin, puuttuivat. Tämän lisäksi yhdellä kuljettajalla ei ollut ajo-oikeus voimassa. Ajoneuvot olivat liikennekelpoisia ja hyväkuntoisia ja kaikissa takseissa oli taksivalaisin. (Traficom, 2021.)

Lounais-Suomessa tehtiin samanlainen valvontaisku marraskuun puolivälissä 2021. Isku oli yksipäiväinen ja se toteutettiin Turussa ja Porissa. Turussa tarkastus tehtiin 27 taksiin ja Porissa 41 taksiin. Myös Lounais-Suomessa oli samalaisia puutteita kuin Oulussa ja Itä-Uudellamaalla, että taksinkuljettaja nimi tai luvanhaltijan nimi ja yhteistiedot ei olleet asiakkaiden nähtävillä. Valvonnassa eteen tuli myös taksi, joka harjoitti liikennettä ilman lupaa. Porissa asiat olivat paremmin kuin Turussa. Turussa jopa 24 taksia sai liikennevirhemaksun. Yhtään työteko-oikeudetonta työsuhdetyöntekijää ei tavattu iskussa. (Traficom, 2021.)

Helsingissä valvontaisku toteutettiin marraskuun lopussa 2021 ja taksiautoja tarkastettiin 86. Myös Helsingissä yli puolella takseista, 51, oli jotain huomautettavaa, ja liikennevirhemaksuja määrättiin 44 ja sakkomääräyksiä 2. Helsingissä myös suurin puute, oli että taksinkuljettaja nimi tai luvanhaltijan nimi ja yhteistiedot ei olleet asiakkaiden nähtävillä. Valvonnassa eteen tuli myös taksi, joka harjoitti liikennettä ilman lupaa. Tämän lisäksi hintatietojen esittäminen oli puutteellinen monessa autossa. Osalla ei myöskään ollut liikennelupaa, kahdesta autosta puuttui taksivalaisin ja kahta ajoneuvoa ei ollut rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön. Katsastamattomia ajoneuvoja oli yksi liikenteessä, samoin myös yksi luvatonta taksi. Kaikilla työntekijöillä oli työteko-oikeudet kunnossa. (Traficom, 2021.)

Tampereella järjestettiin myös yksipäiväinen valvontaisku joulukuussa 2021, jolloin tarkastuksen kohteena oli 60 taksiautoa. Yli puolella taksiautoista oli joitain huomautettavaa ja 25 autolle määrättiin liikennevirhemaksu. Rikkeet ja puutteet olivat samanlaisia kuin muissakin valvontaiskuissa. Puutteita oli hinta- ja muiden tietojen ja asiakirjojen esittämisessä. Taksivalaisinta ei löytynyt kolmesta taksista ja yhdestä taksista oli määräaikaiskatsastus suorittamatta, yhdessä taksissa ei ollut ajoneuvoveroa maksettu ja yhdeltä ajoneuvolta puuttui rekisteröinti luvanvaraiseen käyttöön. (Traficom, 2021.)

Vantaalla tarkastettiin maaliskuussa 2022 noin 200 taksiautoa. Pääsääntöisesti asiat olivat kunnossa, mutta joitakin puutteitakin löytyi. Liikennevirhemaksuja määrättiin muutama, ja sakkomääräyksiä kymmenen. Liikenteestä tavattiin myös yksi henkilö, jolla ei ollut lupa-asiat kunnossa. Huhtikuun alussa 2022 tehtiin uusi valvontaisku, missä tarkastettiin 59 taksiautoa. Joka kolmannessa taksissa oli jotain epäkohtia ja 19 autolle määrättiin liikennevirhemaksu. Ajoneuvojen kunto oli hyvä ja kaikilla kuljettajilla oli taksinkuljettajalupa. Puutteita oli lähinnä yhteistiedoissa. Vantaalla tavattiin myös yrityksiä ja taksinkuljettajia, jotka ovat pyrkineet salamaan tulonsa. Verottaja ottaa tällaiset tapaukset tarkasteluun ja jos huomataan puutteita, heille voidaan määrätä maksamaan veroja. (Autoday, 2022.)

Viranomaisten valvontaiskuissa tarkastettiin noin 600 ajoneuvoa. Valvontaiskujen tulosten perusteella voidaan todeta, että valvontaa oli hyvä tehdä, ja että sitä pitää tehdä myös jatkossakin. Pääsääntöisesti henkilöliikenteessä käytettävä ajoneuvot ovat liikennekelpoisia ja hyväkuntoisia. Suurimpina puutteita todettiin asiakirjojen puuttuessa. Varsinkin puutteellisia asioita oli, että taksinkuljettaja nimi tai luvanhaltijan nimi ja yhteistiedot ei ollut asiakkaan nähtävillä, hintatietojen esittäminen oli puutteellinen, asiakirja, mikä oikeuttaa taksiliikennöintiin puuttui. Näistä asioista määrättiin useita liikennevirhemaksuja. Nämä asiat ovat loppujen lopuksi pieniä, jotka ovat helppo ja pakko korjata, koska nämä asiat on lakiin kirjoitettu. Valvonnassa todettiin myös se, että liikenteessä on myös takseja, joilla ei ole liikennelupaa tai ajoneuvoa ei ollut rekisteröity luvanvaraiseen käyttöön. Valvonnassa tavattiin myös henkilöitä, joilla ei ollut ajo-oikeutta. Samoin liikenteestä tavattiin autoja, joita ei ollut katsastettu ja ajoneuvovero oli maksamatta. (Taulukko 4.)

	Oulu	Länsi-Uusimaa	Lounais-Suomi	Helsinki	Tampere	Vantaa
Tarkastettuja takseja	103	23	68	86	60	259
Liikennevirhemaksu	22	11	24	44	25	24

Sakkomääräys		1		2		10
Rekisteröinti puutteellinen	1			2	1	
Katsastus suorittamatta	1			1	1	
Taksivalaisin puuttui				2	3	
Luvaton taksi	1		1	1		
Asiakirjojen puute	useita	useita	useita	useita	useita	useita
Muuta	ajoneuvovero maksamatta	ei ajo-oikeutta		ei ajo-oikeutta	ajoneuvovero maksamatta	tulojen salailua

Taulukko 4: Valvontaiskujen tulokset (Tiedot: mukaillen Traficom 2022)

Tilastotietojen mukaan taksinkuljettajalupia haettiin runsaasti heti lakimuutoksen jälkeen heinäkuussa 2018. Varsinkin vuosi 2019 oli ennätyksellinen taksinkuljettajalupa hakemusten suhteen. Silmiinpistävää vuoden 2019 hakemuksissa oli, että vaikka niitä haettiin 19360, niin ainoastaan yksi lupa sai saamatta. Vuosina 2020 ja 2021 taksinkuljettajalupa hakemukset tippuivat noin kolmasosaan vuoden 2019 hakemuksista. Edelleen lähes kaikki lupahakemukset myönnettiin, tosin myöntämättä jäi prosentuaalisesti enemmän kuin vuonna 2019.

Taksiliikennelupahakemusten lukumäärä nousi lakiuudistuksen jälkeen myös huomattavasti, sillä puolessa vuodessa haettiin enemmän lupia, kuin seuraavan vuoden aikana. Ensimmäisen puolen vuoden jälkeen hakemukset ovat pudonneet tasaiseen tahtiin ja viime vuonna 2021 taksiliikennelupahakemuksia haettiin enää puolet vähemmän kuin vuoden 2019 puolessa vuodessa. Lupien myöntämisessä on havaittavissa se, että vuonna 2018 puolen vuoden aikana jätetyistä hakemuksista hyväksyttiin ja myönnettiin n 73 %, kun vuonna koko vuonna 2021 hakemuksista ainoastaan 37 % sai hyväksynnän.

Yhtenä tarkasteluna aiheena oli taksilupien peruutukset vuosien 1.7.2018-31.12.2021 välisenä aikana. Lupia on peruutettu joka vuosi hieman edellistä enemmän. Silmiinpistävää on, että ensimmäisten vuosien aikana taksilupia peruutettiin omasta ilmoituksesta huomattavasti enemmän kuin loppuajasta. Sama suhde on myös peruutuksissa, jossa ei täytä enää edellytyksiä, mutta toisin päin. Eli alkuvuosina ei täytä edellytyksiä oli vain 3 % peruutuksista,

kun taas vuonan 2021 luku oli jo 40 % kaikista peruista luvista. Konkurssin takia perutut luvat ovat pysyneet vuosien varrella lähes samana suhteessa kaikkiin peruttuihin lupiin.

Huomioitavaa on, taksiliikennelupa oli mahdollista saada ilman Y-tunnusta 2018 uudistukseen jälkeen. Vuonna 2021 voimaan tullessa laissa tätä mahdollisuutta ei enää ollut ja niidenkin, jotka olivat saaneet luvan ilman Y-tunnusta, oli haettava se elokuun alkuun 2021 mennessä. Kuitenkin vielä siinä vaiheessa, kun Y-tunnus oli pitänyt hakea, puuttui se vielä noin 700 luvanhaltijalta. Loppujen lopuksi vain 76 haki Y-tunnusta, 101 peruutti itse ja yli 500 lupaa perutettiin, koska asioita ei ollut hoidettu ollenkaan.

Toinen samantapainen asia on, että heti lakiuudistukseen jälkeen 2018 oli mahdollisuus saada taksiliikennelupa ilman yrittäjäkoetta. Vuonna 2021 tehdyssä muutoksessa myös tämä asia muutettiin, niin että lupaa ei ollut enää saada ilman yrittäjäkoetta ja niiden, jotka sen olivat saaneet ilman koetta, on se suoritettava 1.5.2022 mennessä. Tammikuussa 2022 vielä tuhansilta luvanhaltijalta puuttuu suoritettu yrittäjäkoe. Tulevaisuus näyttää kuinka moni kokeen suorittaa ja kuinka paljon lupia joudutaan perumaan suorittamattoman yrittäjäkokeen takia.

Tuloksissa on vertailtu esiin tulleita asioita. Vertailussa voidaan todeta, että asiakaspalvelu on heikentynyt uuden lain myötä. Samoin hintataso on noussut yleisesti. Taksilupia on helpompi saada, ja sitä myötä myös taksien määrä on lisääntynyt. Taksilupien määrän lisääntyessä, myös taksinkuljettajat ovat lisääntyneet. Uusien taksinkuljettajien aluetuntemus on heikompa, sekä kielitaito osalla puutteellinen ja myös ilman lupaa ajavat taksinkuljettajia on jonkun verran enemmän kuin aikaisemmin. Turvallisuus on jonkin verran huonontunut puuttuvan koulutuksen, aluetuntemuksen ja kielitaidottomuuden takia. Turvattomuutta tuo myös autojen kunto. (Taulukko 5.)

	Asiantuntija	Asiakas	Valvonta
Asiakaspalvelu	Palvelu heikentynyt uusien toimijoiden vuoksi	Palvelu heikentynyt	Kaikkia tietoja ei nähtävillä, mikä vaikuttaa palveluun
Hinta	Epäselvä	Osittain korkea	Taksamittari puute, hinta ei luotettava

Saatavuus	Taksit lisääntyneet, saatavuus ok	Saatavuus lisääntynyt, saatavuus ok	Takseja paljon
Taksiluvat	Taksilupien saatavuus helpottunut	Ei vaikutusta	Jonkun verran lupia puuttuu tai ei mukana
Taksinkuljettajat	Uudet kuljettajat, eivät tunne alueita	Kielitaito ja aluetuntemus puutteellinen	Lupia puuttuu tai eivät olleet mukana
Turvallisuus	Koettu, että koulutuksen puute lisää turvattomuuden tunnetta	Koettiin jonkun verran turvattomuutta	Todettiin monia puutteita mm. autojen kunnossa

Taulukko 5: Vertailua

## 8 Johtopäätökset

Opinnäytetyössä tutkimuskysymyksinä olivat: Toiko lakiuudistus toivottuja muutoksia ja että pitäisikö lakia vielä uudistaa? Työn alussa tutustuttiin vanhaan taksiliikennelakiin ja siihen miksi sitä haluttiin muuttaa. Tämän jälkeen perehdyttiin uuteen lakiin ja siihen tehtyihin muutoksiin. Sen jälkeen oli vuorossa teemahaastattelu ja kyselyhaastattelu, jolla pyrittiin samaan varsinaisia kokemuksia lainmuutoksesta. Lisäksi mukaan otettiin viranomaisten valvontatuloksia sekä tilastotietoa taksiliikenne- ja taksinkuljettajaluvista.

Tutkielman pohjalta pystytään toteamaan, että lakimuutos toi osittain toivottuja muutoksia, mutta paljon myös ei toivottuja muutoksia. Varsinkin vuonna 2018 voimaan tullut Lakiliikenteen palvelusta (320/2017), ei tuonut juurikaan toivottuja muutoksia, vaan enemminkin muutoksia huonompaan suuntaan varsinkin jo alalla olevien kannalta. Alalle suuntautui paljon uusia taksiautoilijoita, jotka toivat Kilpailu- ja kuluttajaviraston toivomaa

kilpailua alalle. Alalle oli helpompi päästä kenen tahansa. Alalle tulleet uudet toimijat eivät kuitenkaan olleet enää samalla lailla ilmoitusvelvollisia eri virastoille, niin harmaa talous nosti päätään jonkin verran. Kilpailu ei myöskään tuonut toivottua ja puhuttu taksihintojen alennusta, vaan hinnat jopa nousivat entisestään. Tästä syystä moni enemmän alalla ollut joutui vaihtamaan alla. Vuonna 2021 voimaan tullut laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (299/2021) palautti lakiin asioita, jotka olivat vanhassa taksiliikennelaissa (217/2007). Tämä muutos koettiin hyvänä asiana monellakin tavalla. Viranomaisten valvonta helpottui, ja moni asia selkeytyi niin taksiliikenneluvanhaltijoille, kuin asiakkaille, jotka käyttävät taksipalveluja. Tilastotiedot ja valvontatiedot vahvistivat asiantuntija ja asiakashaastatteluja.

Tutkimuksessa tuli kuitenkin esille, se että vaikka muutokset lakiin olivat hyviä, niin tähänkin kaivataan vielä muutoksia tai lisäyksiä. Varsinkin taksinvälitysfirmojen ja kelakyytien osalta toivotaan hyvinkin nopeaa korjausta. Viimeinen osio lakimuutoksesta astui voimaan 1.5.2002 ja nähtäväksi jää myös se, että kuinka paljon alalta joudutaan peruuttamaan taksiluvanhaltijoita yrittäjäkokeen puuttumisen takia ja mitä se merkitsee tämänhetkiseen taksitilanteeseen.

Tutkijan on kyettävä näyttää toteen, millä tavalla hän on päätenyt ryhmittelemään ja selittämään tutkimusta, niin kuin on sen tehnyt. Tutkijan on voitava todistaa menettelytapansa vakuuttavasti. Vaikka joku muu tutkija voi kuitenkin olla erimieltä tuloksista, niin luotettavassa tutkimuksessa sitä ei kuitenkaan pidetä menetelmän tai tutkimuksen kehnoutena. (Hirsijärvi & Hurme, 2014,189.)

”Laadullisella tutkimusmenetelmällä tehdyn tutkimuksen voi sanoa olevan luotettava, kun tutkimuskohde ja tulkittu materiaali ovat yhteensopivat eivätkä teorianmuodostukseen ole vaikuttaneet epäolennaiset ja satunnaiset tekijät” toteaa Vilka (2021,196).

Tuomi & Sarajärvi (2018, 158) toteavat myös, ettei laadullinen tutkimus ole yksi yhtenäinen perinne ja tästä syystä laadullisessa tutkimuksessa tulee vastaan vaihtelevia näkökantoja, jotka koskevat laadullisen tutkimuksen luotettavuutta.

Opinnäytetyön keskeinen aihe on lainmuutoksesta ilmenneet ilmiöt. Päätelmät, joita opinnäytetyössä on perustuvat lakitekstin lisäksi haastatteluiden, omiin kokemuksiin, uutisointiin sekä viranomaisten erilaisiin raportteihin. Opinnäytetyön valintaan on vaikuttanut aiheen suuri uutisointi, omat kokemukset ja havainnot työelämässä sekä läheisen taksiautoilijan yrittäjäjys.

Yksi huolenaiheista oli kyetä prosessoimaan asiaa siten, että aikaisempi uutisointi ei aiheuttanut ennakkoon erilaisia oletuksia. Erilaiset epäsuotuisat kirjoitukset olisi voinut vaikuttaa asian jäsenlyihin ja tulkintoihin. Opinnäytetyössä on avattu muutoksia koskettavat lait, joiden perusteella on pystytty käsittelemään taksilainmuutoksia paremmin. Haastatteluiden perusteella on taas pystytty tarkastelemaan asioita niin positiiviselta kuin negatiiviselta puolelta, ja niitä on tarkastelu tasapuolisesti. Työssä on siis otettu huomioon ammattiautoilijoiden näkökanta, niin asiakkaiden kokemukset, kuin viranomaisten erilaiset raportit. Tämän perusteella voidaan todeta, tämä opinnäytetyö on tehty eettisesti ja luotettavasti.

## Lähteet

### Painetut

Hirsjärvi, S. Remes, P. Sajavaara P. 2018. Tutki ja kirjoita. 22. painos. Porvoo. Bookwell Oy.

Hirsjärvi, S. Hurme, H. 2014 Tutkimushaastattelu. Helsinki. Gaudeamus Helsinki University Press

Hyvärinen, M. Nikander, P. Ruusuvuori, J (toim.). 2017. Tutkimushaastattelun käsikirja. Tallinna. Raamatutrükikoja.OÜ.

Lehto, O. 2005. Keravan taksit ry 1969-2004. Kerava

Metsämuuronen, J. 2008. Laadullisen tutkimuksen perusteet. Jyväskylä. Gummerus kirjapaino Oy.

Ronkainen, S. Pehkonen, L. Lindblom-Ylänne, S. Paavilainen, E. 2020. Tutkimuksen voimasanat. 1.-4. painos. Helsinki. Sanoma Pro Oy.

Tuomi, J. Sarajärvi, A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisältöanalyysi. Helsinki. Tammi

Vilka, H. 2021. Tutki ja kehitä. 5.päivitetty painos. Keuruu. Otavan kirjapaino Oy

### Sähköiset

Eduskunta. 2022. Lainsäädäntö. Viitattu

10.2.2022. [https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/kotimainen\\_oikeus/kotimaiset-oikeuslahteet/Sivut/Lainsaadanto.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/kotimaiset-oikeuslahteet/Sivut/Lainsaadanto.aspx)

HE 161/2016. Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyvistä laeiksi. Viitattu 16.2.2022. <https://www.edilex.fi/he/20160161>

Kaleva. 2011. Tiukka sääntely pitää pimeät taksit liikenteessä. Viitattu 15.2.2022. <https://www.kaleva.fi/tiukka-saantely-pitaa-pimeat-taksit-liikenteessa/2429658>

Kokonat. 2021. Dokumenttianalyysi. Viitattu 1.3.2022 <https://www.kokonat.fi/dokumenttianalyysi/>



Kilpailu -ja kuluttajavirasto. 2014. Ratkaisut ja julkaisut. Aloite taksiliikenteen muuttamisesta. Viitattu 15.2.2022. <https://arkisto.kkv.fi/ratkaisut-ja-julkaisut/aloitteet-lausunnot-ja-kannanotot/2014/14.4.2014-kkvn-aloite-aloite-taksiliikennelain-muuttamiseksi/>

Laki liikenteen palveluista 320/2017. Viitattu 10.3.2022. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320>

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 299/2021. Viitattu 12.3.2022. <https://finlex.fi/fi/laki/alkup/2021/20210299>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2020. Arviomuistio taksiselvityksistä lausuntokierrokselle, säädöshanke taksilainkorjaamiseksi. Viitattu 10.3.2022. <https://www.lvm.fi/-/arviomuistio-taksiselvityksista-lausuntokierrokselle-saadoshanke-taksilain-korjaamiseksi-1031918>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2019. Liikenne- ja viestintäministeri Marin: Taksisääntelyä uudistetaan ja ongelmiin puututaan. Viitattu 10.3.2022. <https://www.lvm.fi/-/liikenne-ja-viestintaministeri-marin-taksisaantelya-uudistetaan-ja-ongelmiin-puututaan-1015111>

Liikenne- ja viestintävirasto. Traficom. 2022. Tilasto. Liikenneluvat ja kansainväliset kuljetusluvut. Viitattu 17.3.2022. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikenneluvat-ja-kansainvaliset-kuljetusluvut>

Liikenne- ja viestintävirasto. Traficom. 2022. Ajankohtaista. Taksiliikenteen valvontaisku Lounais-Suomessa joka toisessa taksissa puutteita. Viitattu 29.3.2022. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/taksiliikenteen-valvontaisku-lounais-suomessa-joka-toisessa-taksissa-puutteita>

Liikenne- ja viestintävirasto. Traficom. 2022. Ajankohtaista. Taksiliikenteen valvonta osoitti paljon pieniä puutteita Länsi-Uudellamaalla. Viitattu 29.3.2022. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/taksiliikenteen-valvonta-osoitti-paljon-pienia-puutteita-lansi-uudellamaalla>

Liikenne- ja viestintävirasto. Traficom. 2022. Ajankohtaista. Taksiliikenteen valvonta osoitti puutteita Helsingissä. Viitattu 29.3.2022. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/taksiliikenteen-valvontaisku-osoitti-puutteita-helsingissa>

Liikenne- ja viestintävirasto. Traficom. 2022. Ajankohtaista. Taksiliikenteen valvonta osoitti puutteita Oulun seudulla. Viitattu 29.3.2022. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/taksiliikenteen-valvonta-osoitti-puutteita-oulun-seudulla>

Liikenne- ja viestintävirasto. Traficom. 2022. Ajankohtaista. Taksiliikenteen yrittäjäkoe suoritettava 1.5.2022 mennessä, puuttuva koe johtaa luvan peruuttamiseen. Viitattu 29.3.2022. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/taksiliikenteen-yrittajakoe-suoritettava-152022-menessa-puuttuva-koe-johtaa-luvan>

Liikenne- ja viestintävirasto. Traficom. 2022. Ajankohtaista. Tampereen valvontaisku osoitti puutteita taksiliikenteessä. Viitattu 29.3.2022. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/tampereen-valvontaisku-osoitti-puutteita-taksiliikenteessa>

Liikenne- ja viestintävirasto. Traficom. 2022. Ajankohtaista. Yli 500 taksiliikennelupaa peruttu puuttuneen Y-tunnuksen takia. Viitattu 29.3.2022. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/yli-500-taksiliikennelupaa-peruttu-puuttuneen-y-tunnuksen-takia>

Taksiliikennelaki 2007/217. Viitattu 7.3.2022. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2007/20070217#Pdm45237816538864>

Tietoarkisto. 2022. Viitattu 31.1.2022. <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/mita-on-laadullinen-tutkimus/laadullisen-tutkimuksen-nakokulmat/>

Turtola, I. 2014. Yle. Uutiset. Viitattu 17.2.2022. <https://yle.fi/uutiset/3-7193369>

Von Bell, C. 2022. Autoday. Vantaan taksiliikenteen valvontaiskussa havaittiin useita puutteita. Viitattu 9.4.2022. <https://autotoday.fi/vantaan-taksiliikenteen-valvontaiskussa-havaittiin-useita-puutteita/>

Wikiwand. 2022. Viitattu 12.1.2022. <https://www.wikiwand.com/fi/Taksi>

Julkaisemattomat

Asiantuntijahaastattelut, 15.3.2022

Asiakasahaastattelut, 21.3.2022

#### Kuviot

Kuvio 1: Taksiluvat vuosina 2018-2022 (Traficom, 2022) .....	22
Kuvio 2: Vastaukset maakunnittain .....	27
Kuvio 3: Asiakastyytyväisyys .....	29
Kuvio 4: Taksin saatavuus .....	30
Kuvio 5: Asiakaspalvelun tyytyväisyys .....	31
Kuvio 6: Taksimatkan turvallisuus .....	32

#### Taulukot

Taulukko 1: Taksinkuljettajaluvat ajalta 1.7.2018 -31.12.2022 .....	23
Taulukko 2: Taksiliikenneluvat ajalta 1.7.2018 -31.12.2022 .....	24
Taulukko 3: Peruutetut taksiliikenneluvat 1.7.2028- 31.12.2021 .....	26
Taulukko 4: Valvontaiskujen tulokset .....	35
Taulukko 5: Vertailua.....	37

## Liitteet

Liite 1: Asiantuntijahaastattelun kysymykset .....	45
Liite 2: Asiakastyytyväisyyskyselyn kysymykset .....	46

Liite 1: Asiantuntijahaastattelun kysymykset

1. Maakunta missä työskentelet
2. Kauanko on työskennellyt alalla
3. Työskentelitkö alalla ennen lakimuutosta?
4. Työskenteletkö alalla lakimuutoksen jälkeen?
5. Mitä hyvää vuonna 2018 muutettu taksilaki toi sinulle?
6. Koitko jotain huonoa 2018 lain muutoksesta?
7. Lakiliikenteen palveluun tehtiin muutoksia vuonna 2021? Mitä mieltä olet niistä?
8. Pitäisikö sinun mielestäsi tehdä uuteen lakiin vielä jotain muutoksia?
9. Vapaa sana

## Liite 2: Asiakastyytyväisyyskyselyn kysymykset

1. Olitko tyytyväinen viimeiseen taksimatkaasi?
2. Jos et ollut tyytyväinen, niin miksi et ollut?
3. Oliko taksi helposti saatavilla?
4. Saitko hyvää asiakaspalvelua?
5. Miksi et ollut tyytyväinen palveluun?
6. Oli taksimatkan hinta sinusta oikea?
7. Oliko taksimatkaasi mielestäsi turvallinen?
8. Miksi se ei ollut turvallinen?
9. Vapaa sana