

Taksiliikenteen valvonta

Henna Leppä

02/2023

TIIVISTELMÄ

Tekijät: Henna Leppä

Opinnäytetyön muoto: Laadullinen tutkimus

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Jyrki Marttila & Mika Kyyrö

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämä opinnäytetyö käsittelee taksiliikenteen valvontaa poliisin näkökulmasta. Taksiliikenteen valvontaa toteutetaan useamman viranomaisen yhteistyönä, mutta poliisilla on siinä oma merkittävä roolinsa. Poliisilla ei ole tällä hetkellä käytössä erillistä materiaalia taksiliikenteen valvonnan tueksi, aiheesta ei käsitellä poliisiammattikorkeakoulun tämänhetkisessä opintosuunnitelmassa, eikä aiheesta ole aiemmin tehty opinnäytetyötä Poliisiammattikorkeakoulussa.

Poliisin näkökulmasta valvonnassa korostuu liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat, kuten kuljettajan ajokunto ja ajoneuvon liikennekelpoisuus. Lisäksi poliisi valvoo esimerkiksi, että tarkastettavassa taksissa on taksiliikennöintiin oikeuttava asiakirja, kuljettajalla on voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa ja, että nämä ovat ajossa mukana.

Opinnäytetyö on tutkimuksellinen ja sen menetelmä on dokumenttianalyysi. Työssä olevan tiedonhankinta on tapahtunut kirjallisia lähteitä, tietokantoja ja muita julkisia lähteitä hyödyntämällä. Lisäksi opinnäytetyön tietopohjana on opinnäytetyön kirjoittajan työkokemuksen kautta kertynyt käytännön tieto, sekä poliisin ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien yhdessä järjestämän valvontaan osallistumisen tuottamat havainnot.

Opinnäytetyön tavoitteena on tuoda lisää tietoutta siihen, miten taksialan valvontaa voidaan suorittaa osana poliisin liikennevalvontaa ja mitkä osa-alueet valvonnasta kuuluvat poliisin työtehtäviin. Opinnäytetyöni tarkoitus on myös kiinnittää sen lopussa olevan osion avulla huomiota siihen, kuinka tarpeellista taksiliikenteen valvonnan lisääminen on osana poliisin päivittäistä liikennevalvontaa, sekä sen lisäksi erityisinä teemavalvontoina.

Opinnäytetyön päätavoitteena on lisätä tietoisuutta sen aiheesta kohtaan. Koen, että opinnäytetyölle asetettu tavoite täyttyi, sillä opinnäytetyöhön on tiivistetty lakipohja ja käytännön tieto, jonka avulla lukija saa käsityksen taksiliikenteestä ja sen valvonnan suorittamiseen oleellisesti liittyvistä seikoista, sekä työkaluja itse valvonnan suorittamiseen käytännössä.

Sivumäärä: 52

Tarkastuskuukausi ja vuosi: 02/2023

Avainsanat: Taksiliikenne, taksinkuljettajan ajolupa, taksiliikennelupa.

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	6
2 AIHE JA TAVOITTEET	7
2.1 Aiheen rajaus	8
2.2 Aiemmat tutkimukset	9
2.3 Tavoitteet	9
3 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS	10
3.1 Opinnäytetyössä käytetyt tutkimusmenetelmät	11
3.2 Aineiston hankinta ja arviointi	11
4 TEORIAOSUUS.....	12
4.1 Taksiliikenne.....	12
4.2 Yleistä taksialan lainsäädännöstä ja sen muutoksista.....	13
4.3 Laki liikenteen palveluista	16
5 TAKSILIIKENTEEN LUVAT	19
5.1 Taksiliikennelupa.....	20
5.1.1 Luvanhaltijan tietojen esittäminen	23
5.1.2 Poliisi ja taksiliikennelupa.....	23
5.2 Taksinkuljettajan ajolupa	25
5.2.1 Taksinkuljettajan kuljettajatietojen esittäminen	27
5.2.2 Poliisi, taksinkuljettajan ajolupa ja taksikuljettajan tiedot.....	28
5.2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen poliisin toimesta.....	29
6 AJONEUVOVAATIMUKSET TAKSILIIKENTEESSÄ.....	30
6.1 Ilmoitus ajoneuvon luvanvaraisesta käytöstä	30
6.2 Taksivalaisin.....	31
6.3 Erilaiset taksiautotyypit ja niiden vaatimukset	32
6.4 Ajoneuvovaatimukset koulu- ja päiväkotikuljetuksissa	33
6.4.1 Alkolukko koulu- ja päiväkotikuljetuksissa:	34
6.5 Taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen katsastus.....	35
6.6 Poliisi ja taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvot ja niihin kohdistuvat vaatimukset.....	35

6.6.1 Taksivalaisimen tarkastaminen	36
6.6.2 Ajoneuvosta tehtävien ilmoitusten tarkastaminen	37
6.6.3 Turvalaitteiden tarkastaminen	37
6.6.4 Koulu- ja päiväkotikuljetuksiin liittyvien säädösten noudattamisen tarkastaminen	38
6.6.5 Ajoneuvon katsastamisen tarkastaminen	39
7 TAKSILIIKENTTEEN AJO- JA LEPOAIKASÄÄDÖKSET	40
7.1 Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan säännöllinen työaika taksiliikenteessä	40
7.2 Ajopäiväkirja	41
8 YHTEISVALVONTA TURUSSA	42
8.1 Traficom, Verohallinnon ja poliisin yhteisvalvonta Turussa.....	43
8.2 Yhteisvalvonnan tulokset	43
9 YHTEENVETO JA POHDINTA	45
9.1 Yhteenveto ja pohdinta	46
9.1.1 Dokumenttianalyysi tutkimusmenetelmänä	46
9.2 Luotettavuus ja eettisyys	47
9.3 Jatkotutkimus	48
LÄHTEET	49

1 JOHDANTO

Valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevät poliisit kohtaavat työssään muun liikenteen ohessa lukuisia ammattiliikenteen edustajia. Useimmiten käsite ammattiliikenne mielletään kattavan niin sanotun ammattimaisen kuorma-autoliikenteen, mutta myös taksiliikenne on merkittävä osa ammattiliikenteen kokonaisuutta. Poliisi valvoo näkyvästi raskasta ammattiliikennettä ja sen toimintaa esimerkiksi valvontateemapäivillä. Edellä mainittua kattavaa valvontaa tulisi tapahtua myös taksiliikenteen kohdalla tämänhetkistä monipuolisemmin ja laajemmin. Ammattiliikenteen kokonaisvaltainen valvominen on yksi poliisin lakiin kirjattuja tehtäviä.

Opinnäytetyöni aiheena ollessa taksiliikenteen valvonta, on opinnäytetyöhön koottu teoriapohja taksiliikenteen lainsäädännöstä ja taksiliikenteen valvonnasta laadullista dokumenttianalyysiä tutkimustapana käyttäen. Opinnäytetyöhön on koottu eri lähteistä saatua tietoa, jota voidaan hyödyntää taksiliikennevalvonnan suorittamiseen perehtyessä.

Olen rajannut opinnäytetyön koskemaan poliisin valvonta- ja hälytyssektoria. Opinnäytetyön aihe on sellainen, jonka pääosin valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevät poliisit kohtaavat osana muuta tehtäväkirjoaan ja johon valvonta- ja hälytyssektorilla toimivien poliisien on mahdollista omalla päivittäisellä toiminnallaan vaikuttaa.

Taksiliikenteen valvontaa toteutetaan useamman viranomaisen yhteistyönä, johon osallistuu muun muassa poliisi, verohallinto ja Traficom. Valvonta eri viranomaisten yhteistyönä toimii siten, että kukin viranomainen tarkastaa omaan toimivaltaansa kuuluvia kohteita valvonnan yhteydessä. (Taksiliikenteen valvontaisku osoitti puutteita Etelä- ja Keski-Pohjanmaalla, Poliisi 2021.)

Poliisin näkökulmasta valvonnassa korostuu liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat, kuten kuljettajan ajokunto ja ajoneuvon liikennekelpoisuus. Lisäksi poliisi valvoo, että tarkastettavassa taksissa on taksiliikennöintiin oikeuttava asiakirja, kuljettajalla on voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa ja, että nämä ovat ajossa mukana ja pyynnöstä esitettävissä. (Taksiliikenteen valvontaisku osoitti puutteita Etelä- ja Keski-Pohjanmaalla, Poliisi 2021.)

Taksiliikennekäytössä olleiden ajoneuvojen lukumäärä oli vuoden 2020 lopussa 13 880 (Henkilö- ja tavaraliikenteen luvat, Liikennefakta 2021). Tämän mukaan voidaan siis todeta, että valvonnalle on tarvetta myös päivittäisen ajoneuvoliikenteen joukossa olevien taksiliikennekäyttöön rekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärä huomioon ottaen.

Taksiala ja siinä sovellettava lainsäädäntö on ollut pitkään muutosten kohteena. Yksi suurimmista muutoksista tapahtui vuonna 2018, kun voimaan astui laki liikenteen palvelusta (320/2017).

Vuonna 2021 tehtiin jälleen uudistuksia kohdistuen taksiliikenteessä sovellettavaan lainsäädäntöön seuraavalla lakiuudistuksella: Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (299/2021).

Vuoden 2021 lakiuudistuksella on pyritty korjaamaan tietyin osin vuonna 2018 tehdyn uudistuksen myötä esiin nousseita ongelmia ja epäkohtia.

Opinnäytetyön aihe myös valikoitui kirjoittajan aiemman työkokemuksen ja siinä kertyneiden näkemysten ja kokemusten pohjalta. Opinnäytetyössä pyritään hyödyntämään vuosien varrella kertynyttä tietoa taksialalta taksinkuljettajan työtehtävästä ja siihen liittyvistä seikoista, joihin poliisin tekemää valvontaa olisi tärkeää kohdistaa.

2 AIHE JA TAVOITTEET

Opinnäytetyön kirjoittamisen ensimmäinen vaihe on aiheen valinta. Aiheen valinta oli suhteellisen helppo osa tämän opinnäytetyön suunnittelua, sillä Poliisiammattikorkeakoulussa ei ole aikaisemmin tehty taksialaan liittyviä opinnäytetöitä. Taksiliikenne on kuitenkin ollut viime vuosina lukuisten uutisten aiheena ja siihen on kiinnitetty enemmän huomiota niin kansalaisten, kuin päättäjienkin taholta, joten aihe on myös hyvin ajankohtainen.

Hyvä opinnäytetyö on käytännönläheinen ja tiiviissä yhteydessä työelämään, tässä tapauksessa poliisin ammattiin, sekä mahdollisesti ammattialan hyödynnettävissä tulevaisuudessa. Opinnäytetyön tarkoituksena on myös osoittaa perehtyneisyyttä käsiteltävään aiheeseen ja siihen kuuluviin seikkoihin, mutta myös tekijänsä itsenäistä ajattelua. (Hakala 2022, 29). Valtioneuvoston asetus ammattikorkeakouluista määrittelee, että ”Opinnäytetyön tavoitteena on kehittää ja osoittaa opiskelijan valmiuksia soveltaa tietoaan ja taitojaan ammattiopintoihin liittyvässä käytännön asiantuntijatehtävässä” (Asetus 352/2003, 3:7). Tähän opinnäytetyöhön onkin tuotu teoriapohjan lisäksi pohdintaa ja omia havaintoja aiheeseen liittyen. Lisäksi opinnäytetyöhön on hyödynnetty käytännön toiminnoista saatua tietoa ja kokemuksia aiheen käsittelyn syventämiseksi.

Opinnäytetyön aihe kannattaa valita niin, että se kiinnostaa kirjoittajaa ja kirjoittajalla on aihealueelta opintoja ja mielellään myös kokemusta. Kiinnostava aihe motivoi ja innostaa työn tekijää. (Kananen 2017, 13.) Aihe tälle opinnäytetyölle valikoitui osin myös sen perusteella, että toimiessa aiemmin ennen Poliisiammattikorkeakouluun hakeutumista taksinkuljettajana, tulin havainneeksi taksiliikenteeseen kohdistuvan valvonnan olevan vähäistä: omalle kohdalle toimiessani taksinkuljettajana valvontaa ei kohdistunut seitsemän vuoden työuran aikana lainkaan.

Koen myös, että muista opinnäyteyössä käytetyistä lähteistä saadun tiedon lisäksi tässä opinnäyteyössä on mahdollista hyödyntää työhistorian kautta kertynyttä tietoa ja kokemuksia. Alalla työskennellessä näki myös taksialalla viimevuosien aikana tehtyjen lakiuudistusten seurauksena tapahtuneita muutoksia käytännössä.

Tämä kyseinen aihe opinnäytetyölle valikoitui myös siksi, että taksialan lainsäädäntöä tai ammattiliikenteen valvontaa taksiliikenteen osalta ei käsitellä lainkaan Poliisiammattikorkeakoulun tämänhetkisessä opintosuunnitelmassa. Olen myös havainnut työharjoittelujaksonei aikana, että taksiliikenteen valvonnasta ei juurikaan ole kokemusta valvonta- ja hälytyssektorilla toimivien poliisien kohdalla, pois lukien liikennevalvontasektori, jotka suorittavat taksiliikennevalvontaa erilaisina teemavalvontapäivinä. Aihe vaikutti omien havaintojeni ja käytyjen keskusteluiden perusteella olevan valvonta- ja hälytyssektorilla työskenteleville poliiseille suhteellisen vieras, ellei aiheesta ollut kertynyt tietoa ja kokemusta jotain muuta kautta, esimerkiksi aiemman ammatin myötä.

Tällä hetkellä poliiseille ei ole myöskään olemassa ohjetta taksiliikenteen valvonnan suorittamiseen. Tavoitteena tätä opinnäytetyötä tehdessäni oli, että sitä voitaisiin mahdollisesti hyödyntää poliiseille suunnatun taksiliikenteen valvontaa tukevan ohjeen luomiseen.

Tavoitteena tällä opinnäytetyöllä on myös kiinnittää huomiota taksiliikenteen valvonnan nykyiseen suhteellisen vähäiseen määrään ja siihen, että poliisin olisi mahdollista suorittaa valvontaa tehokkaasti osana muuta liikenteenvalvontaa. Opinnäytetyön pidemmän aikavälin tavoitteena on parantaa myös liikenneturvallisuutta valvonnan mahdollisella lisääntymisellä.

2.1 Aiheen raja

Opinnäytetyön aiheen rajaaminen on osa opinnäytetyön aiheen valintaa. Sen tavoitteena on tarkentaa ajatusta tutkittavasta asiasta. Aiheen rajaamista tapahtuu ennen kaikkea opinnäytetyön suunnitteluvaiheessa, mutta myös sen tekemisen aikana. (Hakala 2004, 62–65.) Lähtiessäni suunnittelemaan opinnäytetyötäni, päätin jättää suurimmilta osin aiheen ulkopuolelle sen, mikä käsitelystä aiheesta ei kuulu poliisin tehtäväpiiriin ja toimivaltaan.

Kuten aiemmin tämän opinnäytetyön johdannossa mainittiin, taksiliikenteen valvonta on monen eri viranomaisen yhteistyötä. Opinnäytetyössäni käsitelenkin siis pääosin niitä taksiliikennevalvonnan seikkoja, jotka ovat oleellisia valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevän poliisin työtehtävien kannalta. Opinnäytetyössä käsitellään myös niitä asioita, mihin nimenomaa kentällä työskentelevän poliisin tulisi kiinnittää huomiota suorittaessaan taksiliikennevalvontaa ja tarkastaessaan taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelppoisuutta.

Opinnäytetyössä tuodaan kuitenkin lyhyesti esille myös muiden viranomaisten tehtäväpiiriin kuuluvia osa-alueita. Näitä asioita on esitetty opinnäytetyössä tavoitteena täydentää poliisien tietoisuutta taksiliikenteestä ja luoda tietoperusta poliisille myös näistä seikoista.

Rajasin tämän opinnäytteen aiheen ulkopuolelle myös taksialan lakiuudistusten syvemmän läpikäynnin ja päätin ainoastaan sivuta asiaa opinnäytteen teoriaosuudessa. Satu Mäkinen on kirjoittanut vuonna 2022 YAMK- tasoisen opinnäytteen koskien taksilain uudistuksen seurauksia, joten uudistuksien vaikutuksista löytyy jo varsin kattava ja tuore opinnäytetyö.

2.2 Aiemmat tutkimukset

Aihetta valitessa, rajatessa ja tutkimusta suunniteltaessa on tärkeää tutustua aiheesta tehtyyn aiempaan tutkimukseen. Tutustuminen opastaa siihen, millaisia näkökulmia, käsitteitä, teorioita ja menetelmiä aiheen tutkimuksessa on jo käytetty ja antaa vinkkejä siitä, millaisiin näkökulmiin, käsitteisiin, teorioihin ja menetelmiin tutkijan kannattaa omassa tutkimuksessaan tukeutua. Tutustuminen aiempaan tutkimukseen näyttää samalla tutkijalle, miten tutkimusta ei kannata rajata tai millaisia tutkimuskysymyksiä ei kannata itselleen asettaa, jotta tutkija ei tulisi toistaneeksi jo tehtyä tutkimusta. (Aiheeseen perehtyminen, Jyväskylän yliopisto 2021.)

Tässä opinnäytetyössä käsiteltävästä aiheesta ja käytetystä näkökulmasta ei ole tehty aiemmin ammattikorkeakoulutasoisia opinnäytetöitä. Myöskään poliisiammattikorkeakoulussa taksialaa käsitteleviä opinnäytetöitä ei vielä ole tehty lainkaan ennen tätä opinnäytetyötä.

Taksialaa on kuitenkin käsitelty joissakin muiden oppilaitosten opinnäytetöissä, mutta kyseiset opinnäytetyöt ovat kuitenkin tarkastelleet aihetta eri näkökulmasta, kuin tämä opinnäytetyö. Tästä esimerkkinä Yassin Alibeto on tehnyt vuonna 2020 ammattikorkeakoulutasoisen opinnäytetyön, jonka aiheena on Taksilain uudistamisen vaikutus ikäihmisten luottamukseen taksiin. Lisäksi jo aiemmin mainittu Satu Mäkisen vuonna 2022 kirjoittama YAMK- tasoisen opinnäytetyö käsittelee taksialaa taksilain uudistuksen seurauksien tutkimisen näkökulmasta.

Taksiliikennettä on aiheena lähestytty erilaisista näkökulmista, mutta vielä ei ole tehty opinnäytetyötä, joka käsittelee aihetta nimenomaa poliisin työtehtäviin ja toimivaltaan pohjautuen. Koenkin, että aihetta on tärkeä käsitellä kyseisestä näkökulmasta poliisin ollessa yksi taksiliikenteen valvontaa suorittavista viranomaisista.

2.3 Tavoitteet

Tämän opinnäytteen tavoitteena on eri lähteistä hankittua tietoja kokoamalla luoda mahdollisimman kattava teoriapohja taksiliikenteen valvontaa varten. Tämän dokumenttianalyysinä toteutetun

opinnäytetyöni avulla on pyritty selkeyttämään sitä, miten poliisin tulisi taksiliikenteen valvontaa suorittaa ja mihin asioihin poliisin tulisi kiinnittää huomiota.

Tavoitteena tämän opinnäytetyön tekemisellä on myös luoda enemmän tietoisuutta ja valmiuksia taksiliikenteen valvonnan suorittamista varten poliiseille ympäri Suomen. Tätä opinnäytetyötä tehdessäni ja siihen aineistoa etsiessäni havaitsin, että nykyinen taksiliikenteen valvonnan puutteellisuus saattaa johtua omalta osaltaan siitä, että aiheesta on vaikea löytää kattavaa, selkeää ja ajankohtaista tietoa taksialan ja sen lainsäädännön ollessa viime vuosien aikana jatkuvien muutosten kohteena. Lisäksi omien työharjoittelujaksoni aikana tekemiäni havaintojen perusteella se, että taksiliikenteen valvonnasta ei välttämättä tiedetä tarpeeksi, saattaa nostaa kynnyksiä yksittäisen poliisipartion tekemälle valvonnalle osana päivittäistä liikenneturvallisuuden valvontaa.

Uskon, että kun taksiliikenteen valvonnan tarpeellisuudesta tullaan tulevaisuudessa tietoisemmiksi ja valvonnan suorittamisesta saadaan lisää tietoa, voi valvonnan määrä mahdollisesti lisääntyä. Siksi tämän opinnäytetyön pidemmän aikavälin tavoitteena on myös luoda kiinnostusta ja tietoisuutta opinnäytetyön aihetta kohtaan, sekä mahdollisesti saada lisättyä taksiliikenteen valvonnan määrää Suomessa tulevina vuosina.

Opinnäytetyön yhtenä tavoitteena edellä mainittujen lisäksi on myös parantaa liikenneturvallisuutta tulevaisuudessa. Tämä toteutuisi siten, että taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelepoisuuteen kiinnitettäisiin poliisin toimesta aiempaa enemmän huomiota.

3 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS

Tämä opinnäytetyön osio esittelee käytetyn tutkimusmenetelmän ja käytännön toteutuksen. Tämä opinnäytetyö on toteutettu laadullisena dokumenttianalyysinä.

Opinnäytetyöhön on myös tuotu havainnollistavaa materiaalia sen viimeiseen osioon, jossa esitetään konkreettisia seikkoja aiheeseen liittyen. Tämän opinnäytetyön sisältämän havainnollistavan osion avulla pyritään luomaan katsaus tämänhetkisen valvonnan tasoon ja tuomaan esimerkkejä siitä, minkälaisia lopputuloksia toteutetut taksiliikenteeseen kohdistuvat valvonnat ovat tuottaneet.

Opinnäytetyön lopussa olevassa pohdintaosiossa käydään läpi dokumenttianalyysin toteuttamista ja sen käyttämistä tutkimusmenetelmänä tässä opinnäytetyössä. Tämän avulla pohdin dokumenttianalyysin hyviä ja huonoja puolia, sekä sen toimivuutta tutkimusmenetelmänä.

3.1 Opinnäytetyössä käytetyt tutkimusmenetelmät

Tämä opinnäytetyö on rakennettu ja toteutettu laadullisena eli kvalitatiivisena dokumenttianalyysinä. Laadullisen opinnäytetyön tavoite on ilmiön kuvaaminen, ymmärtäminen ja tulkinnan antaminen. Laadullinen tutkimus tarjoaa mahdollisuuden saada ilmiöstä syvälinen näkemys. (Kananen 2017, 33).

Dokumenttianalyysin avulla voidaan tarkastella esimerkiksi jonkin organisaation kehityskohteeksi havaittua aihetta monesta eri näkökulmasta. Dokumenttianalyysin on kirjallisen aineiston analyysiä, jonka tarkoituksena on syventyä aiheeseen kirjallisten lähteiden, kuten tutkimuskirjallisuuden tai muiden julkaisuiden avulla. Dokumenttianalyysin avulla lisätään ymmärrystä käsitellystä aiheesta. (Dokumenttianalyysi, Kokonat 2022.)

Koen edellä esitellyn vuoksi dokumenttianalyysin toimivaksi tutkimusmenetelmäksi tämän opinnäytetyön toteuttamiselle, sillä opinnäytetyön aiheena on kehityskohteeksi havaittu aihe. Tälle kehityskohteeksi havaitulle aiheelle pyritään tämän opinnäytetyön tekemisen avulla ja kehityskohdetta tarkastelemalla löytämään ratkaisu.

Dokumenttianalyysillä eli niin sanotulla kirjallisten lähteiden analyysillä saadaan yleensä ilmiöille taustatietoa ja lisänäkökulmia. Aineisto voi koostua ylös kirjoitetuista haastatteluista, verkkosivusta, muistioista, artikkeleista, raporteista tai mistä tahansa aiheelle lisäarvoa antavasta kirjallisesta materiaalista. Tavoitteena on analysoida dokumentteja järjestelmällisesti ja luoda sanallinen ja selkeä kuvaus tutkittavasta ja kehitettävästä asiasta. (Ojasalo ym, 2015, 63.)

3.2 Aineiston hankinta ja arviointi

Opinnäytteen pitää osoittaa tiedonhankintataitoja ja lähdekritiikkiä (Hakala 2004, 35). Opinnäytetyöni aineisto koostuu monesta eri lähteestä kerätystä tiedosta. Tietoa kerätessä ja analysoitaessa omaa opinnäytetyötä varten tulee muistaa lähdekritiikki. Lähdekritiikissä arvioidaan, onko tieto luotettavaa vai ei. Kriittisyys ei koskaan ole ainoastaan tietolähteiden arviointia, vaan kriittinen asenne tulisi säilyttää koko tutkimuksen ajan ja osata suhtautua kriittisesti myös omaan työhösi. (Mäkinen 2005, 85.)

Laadullisessa tutkimuksessa ei voida etukäteen määritellä, kuinka paljon ja mitä tietoa/aineistoa kerätään. Aineistoa kerätään niin paljon, että tutkimusongelma ratkeaa ja tutkija ymmärtää ilmiön (Kananen 2017, 35) Kvalitatiivisen tutkimuksen tutkimusprosessi ei ole kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen kaltainen suoraviivainen prosessi. Laadullisen aineiston analyysivaihe on syklinen prosessi, josta puuttuvat kvantitatiivisen tutkimuksen tiukat tulkintasäännöt. (Kananen 2017,35).

Olen kerännyt tähän opinnäytetyöhön tietoa, jotka ovat saatavilla lähteistä, joita voidaan pitää yleisesti ottaen luotettavana. Näitä lähteitä ovat esimerkiksi lakitekstit, joita on päivitetty viimeisimpien lakimuutosten myötä, sekä aiheeseen liittyvien eri virastojen verkkosivujen kautta saatu materiaali, sekä kirjoihin kirjoitettu tieto.

Olen arvioinut opinnäytetyössä käytetyn aineiston luotettavuutta myös siltä osin, päteekö kyseinen tieto opinnäytetyötä kirjoittaessa ja onko se edelleen ajankohtaista, sillä tämän opinnäytetyön aihe on sellainen, joka on käynyt läpi monia merkittäviä muutoksia viime vuosien aikana. Myös aiheeseen liittyvä lainsäädäntö on käynyt läpi uudistuksia, jonka vuoksi myös lainsäädännön ajankohtaisuutta ja luotettavuutta on arvioitu erityisen tarkkaan.

Olen hankkinut opinnäytetyöhöni aineistoa myös osallistumalla taksiliikenteen valvonnan suorittamiseen. Kyseisestä taksiliikennevalvonnasta lopputuloksena saaduista aineistoista olen koonnut opinnäytetyön lopun havainnollistavan osuuteen taulukon, sekä lisännyt siihen pohdintaa osallistamani taksiliikennevalvonnan tuottamista tuloksista.

4 TEORIAOSUUS

Tässä osassa opinnäytetyötä käydään läpi taksiliikenteeseen liittyviä käsitteitä, lainsäädäntöä, sekä taksialla sovellettavaan lainsäädäntöön viime vuosien aikana kohdistuneita muutoksia. Teoriaosuus on opinnäytetyön aiheeseen johdettava osa. Teoriaosuus on myös tärkeä osa tätä opinnäytetyötä myös sen kannalta, että se luo määritelmät käytetyille käsitteille ja selkeyttää niitä myös sellaiselle lukijalle, joka ei ole aiemmin perehtynyt opinnäytetyön aiheena olevaan asiaan.

Tämän opinnäytetyön on suunnattu valvonta- ja hälytyssektorilla työskenteleville poliiseille, joten koen, että lakiperusteinen näkökulma aiheeseen on hyvinkin olennainen osa tätä opinnäytetyötä. Sen vuoksi tuon tämän opinnäytetyön teoriaosaan aiheen peruskäsitteiden lisäksi käsiteltävän aiheen perustana olevaa lainsäädäntöä.

4.1 Taksiliikenne

Taksiliikenne on osa ammattiliikennettä Suomessa. Taksiliikenteellä tarkoitetaan ammattimaista henkilöiden kuljettamista tiellä henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä. Taksiliikenteen harjoittaminen Suomessa on luvanvaraista liiketoimintaa. (Laki liikenteen palveluista 2:4 (24.5.2017/320).)

Taksit ovat saavutettavin julkisen liikenteen muoto koko maassa. Taksit hoitavat myös merkittävän määrän julkisista palvelukuljetuksista mm. terveyspalveluiden pariin tai kouluun. Taksiala työllistää

noin 17 000 työntekijää ja näistä noin 8000 on itsenäisiä ammatinharjoittajia. Taksialan liikevaihto oli vuonna 2021 noin 1 miljardi euroa. (Taksiliiton tavoitteet hallituskaudelle 2023–2027, Taksiliitto 2022.) Taksiala on merkittävä työllistäjä Suomessa ja sen käyttäjäkuntaan kuuluu lukuisia ihmisiä, yhteisöjä ja laitoksia päivittäin.

Noin 40 prosenttia taksimatkoista on yhteiskunnan ostamia matkoja, kuten liikuntarajoitteisten päivittäistä liikkumista, koulukyytejä tai sairaalamatkoja. Taksien yksi suurimmista työllistäjistä onkin Kansaneläkelaitos eli Kela, jonka tilaamia kuljetuksia ajettiin vuonna 2021 noin 3 miljoonaa kappaletta ja niillä kuljetettiin yli 400 000 asiakasta palveluiden piiriin. (Taksiliiton tavoitteet hallituskaudelle 2023–2027, Taksiliitto 2022.)

Kelan tilaamia kuljetuksia ajetaan yleisesti tavallisen henkilökuljetusten ohella. Kelakuljetukset ovat kuljetuksia, joita ei voida asiakkaan terveydentilan vuoksi suorittaa julkisella kulkuneuvolla tai kun julkisia kulkuneuvoja ei ole käytettävissä. Kelan tilaamat kuljetukset suuntautuvat usein asiakkaan kotoa hoitolaitoksiin tai hoitolaitoksista asiakkaan kotiin tai toiseen hoitoyksikköön. (Taksimatkat, Kela 2022.)

Suomessa Taksiliitto toimii taksiyrittäjien edunvalvontajärjestönä ja liikennepalvelualan asiantuntijana. Taksiliitto valvoo taksiyrittäjyyden tasapuolisten toimintaedellytysten toteutumista ja kehittää taksialaa. (Tietoa jäsenyydestä, Taksiliitto 2022.)

4.2 Yleistä taksialan lainsäädännöstä ja sen muutoksista

Taksiala on ollut viime vuosina muutosten kohteena ja viimeisin suurin muutos tapahtui 01.07.2018, kun voimaan tuli laki liikenteen palvelusta 320/2017 kumoten vuonna 2007 säädetyn taksiliikennelain (2.3.2007/217). Lakiuudistuksen myötä taksien hinta- ja määrä sääntely poistuivat. Lain säätämiseen johtaneen hallituksen esityksen mukaan uuden liikennepalvelulain tavoitteena oli luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla, ja tämän kautta saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla. (Vuoden 2018 taksiuudistus mahdollisti edulliset taksikyydit ja hyvän saatavuuden- asiakkailta kuitenkin vaaditaan enemmän, Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2022.)

Vuoden 2018 voimaantulleen laki liikenteen palvelusta (320/2017) myötä takseissa ei vaadittu olevan taksikylttiä katolla, eikä taksimittaria vaadittu ajoneuvoihin. Myös ennen lakiuudistusta pakollisena ollut kuljettajakurssi poistui ja tilalle tuli kuljettajatutkinto, jonka suorittaminen oli edellytys taksikuljettajan ammatin harjoittamiselle. Myöskään yritys- ja yhteisötunnus eli y-tunnus ei ollut vaatimuksena taksiliikenneluvan saamiselle vuoden 2018 lakiuudistuksen myötä, toisin kuin ennen lakiuudistusta. (Lakiliikenteen palvelusta 320/217.)

Ennen vuoden 2018 lakimuutosta taksikyydin hinnat olivat säänneltyjä (taksiliikennelaki 2.3.2007/217). Vuoden 2018 lakiuudistuksen myötä myös taksimatkojen hinnoittelu muuttui va- paammaksi (Lakiliikenteen palvelusta 320/217). Lakiuudistuksen myötä myös taksikyytien hinta saattoi vaihdella kysynnän mukaan: jos kysyntää oli paljon, matkan hinta saattoi nousta ja päinvas- toin laskea kysynnän ollessa vähäisempää.

Taksiliikennelaissa (2.3.2007/217) takseille oli määritelty asemapaikkavelvoite. Asemapaikkavel- voite tarkoitti, että taksin piti päivystää määrättyllä asemapaikalla, kun se ei ollut ajossa ja palata asemapaikalle ajon päätyttyä, jos kyyti oli suuntautunut pois asemapaikalta (Vuoden 2018 taksiuu- distus mahdollisti edulliset taksikyydit ja hyvän saatavuuden- asiakkailta kuitenkin vaaditaan enem- män, Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2022).

Vuoden 2018 lakiuudistuksen myötä asemapaikkavelvoitteesta luovuttiin, eli taksilupaa ei enää si- dota tiettyyn asemapaikkaan. Samalla luovuttiin päivystysvelvoitteesta. (Vuoden 2018 taksiuudistus mahdollisti edulliset taksikyydit ja hyvän saatavuuden- asiakkailta kuitenkin vaaditaan enemmän, Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2022.) Vuonna 2018 lakiuudistuksessa asemapaikkavelvollisuuden pois- tuttua Liikenne- ja viestintäministeriön muistion mukaan pienemmillä paikkakunnilla taksipalvelu- jen tarjontaa syntyi vähemmän ja etenkin haja-asutusalueilla saattoi olla viikonpäiviä ja kellon- aikoja, jolloin taksipalveluja sai vain sopimuksesta tai pitkän odottelun jälkeen. Joissain tilan- teissa taksia ei saanut lainkaan. (Liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutukset, Liikenne- ja viestintäministeriö 2022.)

Myös taksilupien säännöstelystä luovuttiin vuoden 2018 lakiuudistuksen voimaan tullessa (Lakilii- kenteen palvelusta (320/217)). Vuoden 2018 lopussa Suomessa luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen oli rekisteröity 12 200 ajoneuvoa, kun vuotta aikaisemmin takseja oli yhteensä noin 9 600 (Taksiuudistus lisännyt taksien määrää – eniten lisäystä Uudellamaalla, Lapissa ja Varsinais-Suo- messa, Traficom, 2019). Taksilain uudistuksen myötä taksien määrä nousi siis yhteensä 2600 ajo- neuvolla.

Taksien määrän kasvaessa uudistuksen myötä myös laatu vaihtelu kasvoi. Vuoden 2018 lakiuudis- tuksen voimaantulon jälkeen kerättyjen asiakaskokemusten perusteella taksimatkoja ei ole koettu yhtä turvalliseksi, kuin ennen uudistusta. Asiaa on tutkittu muun muassa Traficom in toteuttaman kyselytutkimuksen kautta, jonka tavoitteena oli kartoittaa kansalaisten ja alan yrittäjien kokemuksia ja näkemyksiä taksialan ja liikennemarkkinoiden muutoksesta. Tutkimuksen mukaan pääkaupunki- seudulla joka viides tutkimukseen vastanneista turvallisuuden heikentyneen. Esimerkiksi erityisryh- mien kohdalla merkittävimmäksi huolenaiheeksi turvallisuusnäkökulmasta koettiin henkilön tarvitse- man avustamisen puuttuminen tai puutteellisuus tai esteettömän ajoneuvon puutteellinen turvalli- suus. (Liikennepalvelulain vaikutuksia seurataan, Traficom 2019.)

Vuonna 2018 voimaan tullutta laki liikenteen palvelusta (320/217) muutettiin uudistuksella laki liikenteen palveluiden muuttamisesta (299/2021) vuonna 2021. Laki koki tietyin osin merkittäviä muutoksia, joilla pyrittiin korjaamaan taksitoiminnassa havaittuja epäkohtia, jotka liittyvät erityisesti turvallisuuteen, harmaan talouden torjuntaan, hinnoittelun läpinäkyvyyteen sekä taksien saatavuuteen. Saatavuuden osalta tavoitteena on erityisesti parantaa viranomaisten mahdollisuuksia muodostaa tilannekuva taksipalvelujen saatavuudesta. (Taksilainsäädäntöön esitetään lukuisia muutoksia, Liikenne- ja viestintäministeriö 2020.)

Merkittäviä muutoksia vuoden 2021 lakiuudistuksen myötä oli taksamittarin tulo jälleen pakolliseksi kaikkiin takseihin matkan hinnan osoittamiseksi asiakkaalle. Myös taksivalaisimen käyttö muuttui jälleen pakolliseksi kaikissa muissa kuljetuksissa, kuin sopimusajoissa. Myös hinnasto vaadittiin asiakkaille näkyville ja siinä tuli esittää asiakkaalle niin sanotun esimerkkimatkan hinta. (Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320).)

Taksiliikenneluvan saamiselle vuoden 2021 lakiuudistuksen myötä lisättiin vaatimus voimassa olevalle yritys- ja yhteisötunnukselle eli y-tunnukselle, sekä yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe tulivat pakollisiksi jokaiselle taksiliikennelupaa hakevalle. (Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320).) Myös niiltä, jotka olivat hakeneet taksiliikenneluvan vuonna 2018 voimaan tulleen säännöksen mukaisesti vaadittiin y-tunnuksen hakemista, sekä yrittäjäkoulutuksen suorittamista luvan peruuttamisen uhalla (Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320)).

Myös taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiselle edellytyksenä olevia vaatimuksia uudistettiin. Tällä hetkellä voimassa olevat edellytykset taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiselle ovat eriteltynä tämän opinnäytetyön myöhemmässä taksinkuljettaja ajolupaa käsittelevässä osiossa.

Vuonna 2021 voimaantulleen lakiuudistuksen myötä taksissa on oltava asiakkaan nähtävillä taksiliikenneluvan haltijan nimi ja yhteystiedot, sekä kuljettajan nimi. Voimassa olevan liikennepalvelulain mukaan nämä tiedot tulisi myös suullisesti esittää asiakkaalle pyydettyäessä. (Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320).)

Kuten Traficomien verkkosivuilla 01.09.2021 julkaistussa uutiskirjeen otsikossa ”Taksiuudistuksen tavoite: palauttaa asiakkaiden luottamus turvalliseen kyytiin ja yrittäjien luottamus alan tulevaisuuteen” tulee ilmi, että vuoden 2021 taksiuudistuksen tavoite on lisätä jälleen asiakkaiden luottamusta turvallisiin taksikyyteihin ja kuljettajien luottamusta alan tulevaisuuteen.

Myös Taksiliitto on asettanut tavoitteita taksialaan liittyen vuoden 2021 lakiuudistuksen myötä: Taksiliiton yhtenä tavoitteena hallituskaudelle 2023–2027 on parantaa taksiliikenteen turvallisuutta. Turvallisuutta pyritään vahvistamaan myös siltä osin, että taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiselle

esteenä olevia rikoksia täsmennettäisiin ja esimerkiksi maksuvälinepetoksen tulisi olla esteenä taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiselle. (Taksiliiton tavoitteet hallituskaudelle 2023–2027, Taksiliitto 2022)

Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 22 luvun 180 §:ssä on määritelty, että Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan kyseisen lain noudattamista tieliikenteessä. Taksiliikenteen valvonta on siis poliisin lakiin kirjattu tehtävä.

Taksiliikenteen valvonta on usein moniviranomaisyhteistyötä, joka vaatii jokaisen viranomaisen oman toimialansa säännöksiin perehtymistä, jotta valvontaa voidaan suorittaa tehokkaasti ja sillä saataisiin aikaan tavoiteltuja tuloksia. Laaja, näkyvä, toistuva ja tehokas viranomaisvalvonta yhdessä riittävien sanktioiden kanssa luo turvallisuuden tunnetta ja ennaltaehkäisee rikoksia ja väärin toimimista. Valvonta on tehtävä viranomaisille helpoksi toteuttaa. (Taksiliiton tavoitteet hallituskaudelle 2023–2027, Taksiliitto 2022.)

4.3 Laki liikenteen palveluista

Taksiliikenteessä sovelletaan tällä hetkellä Lakia liikenteen palveluista (24.5.2017/320), jossa on määritelty taksialan keskeinen lainsäädäntö. Edellä mainittu laki on korvannut muun aiemmin taksiliikenteessä noudatettavan lainsäädännön 1.5.2021 alkaen (lain pykälät 15 a § ja 152 § tulivat voimaan 1.9.2021).

Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) on myös käynyt läpi muutoksia viime vuosien aikana ja sitä on osin päivitetty. Esimerkiksi laki liikenteen palveluista 4 luvun 25 §:n 1 kohta on muutettu ja sen uusin muoto on ollut voimassa 1.1.2023 alkaen.

Lailla (Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320)) koottiin yhteen liikennemarkkinoita koskevaa sääntelyä. Samalla avattiin liikennemarkkinoita ja tuettiin alan toimijoita digitalisaation hyödyntämisessä. Mahdollistavan lainsäädännön avulla tavoiteltiin liikenteen digitalisaation, uudenlaisten liikennepalveluiden ja matkaketjujen syntymistä. (Liikennepalvelulain vaikutusarvio: Laki mahdollistaa liikenteen digitalisaatiota, Liikenne ja viestintäministeriö 2022.)

Laki liikenteen palveluista 17 luvun 151 §:ssä on lueteltu taksiliikennettä koskevat keskeiset velvollisuudet:

”Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä: (29.3.2019/371)

1) kuljettajalla on 25 §:ssä tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupa; (29.3.2019/371)

2) kuljettaja varmistaa matkustajan turvallisen ajoneuvon tulon ja siitä poistumisen ja tarjoaa hänelle hänen tarvitsemaansa apua;

3) kuljettajalla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito sekä pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus; (29.3.2019/371)

4) kuljettajalla on kyky ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet;

5) matkustajan nähtävillä on luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi; (9.4.2021/299)

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 150 §:ssä tarkoitetulla tavalla ole selkeästi määritelty tiettyä maksutapaa, jonka matkustaja on tilauksen tai varauksen yhteydessä hyväksynyt; (9.4.2021/299)

8) liikennettä harjoitettaessa ajoneuvossa on mukana 4 §:ssä tarkoitettu taksiliikennelupa tai sen jäljennös taikka, jos liikennettä harjoitetaan 4 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen nojalla, selvitys, josta käy ilmi, että ilmoitus on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. (9.4.2021/299)

Taksinkuljettaja vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

1) liikennettä harjoitettaessa ajoneuvossa on mukana 4 §:ssä tarkoitettu taksiliikennelupa tai sen jäljennös taikka, jos liikennettä harjoitetaan 4 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen nojalla, selvitys, josta käy ilmi, että ilmoitus on merkitty liikenneasioiden rekisteriin;

2) matkustajan nähtävillä on luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi.

Kuljettajan on pyydettyessä esitettävä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu lupa tai sen jäljennös taikka selvitys valvontaviranomaiselle sekä tarvittaessa matkustajan pyynnöstä kerrottava 2 momentin 2 kohdan mukaiset tiedot matkustajalle suullisesti. (9.4.2021/299). (Laki liikenteen palveluista 17:151 (24.5.2017/320).)

Taksiliikenteessä vaadittavia lupia ja poliisin roolia niiden valvonnassa käsitellään tämän opinnäytetyön erillisissä taksiliikennelupaa, sekä taksinkuljettajan ajolupaa käsittelevissä osioissa.

4.3.1 Hintatietojen esittäminen

Hintatietojen säädösten mukaisen esittämisen valvonta kuuluu Traficomille. Tämä osio opinnäytetyössä on tehty poliisille toiminnan tueksi havainnollistamaan tapaa, jolla takseissa tulisi hintatiedot asiakkaalle esittää ennen matkan alkua.

Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 17 luvun 152 § määrittää taksimatkojen hintojen määräytymisen ja hinnan esittämisen asiakkaalle seuraavasti:

”Henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava kuluttajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla. Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa ennen matkan alkamista.

Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määrittämisessä on käytettävä mitauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Lisäksi matkasta voidaan periä erillinen lähtömaksu ja muita lisämaksuja, jotka ovat etukäteen matkustajan tiedossa. Hinnan määrittämisessä käytettävät hinnan määräytymisen perusteet eivät saa muuttua taksimatkan aikana. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset hinnan määrittämisessä käytettävästä taksamittarista.

Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tieto esimerkkimatkan hinnasta. Esimerkkimatkan hinta on sellaisen matkan arvonlisäverollinen hinta, jonka pituus on 10 kilometriä, ja joka kestää 15 minuuttia. Esimerkkimatkan hinta on esitettävä siten, että se on helposti matkustajan havaittavissa ennen matkan alkamista. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta.”
(Laki liikenteen palveluista 17:152 (24.5.2017/320).)

Hinta tai hinnanmääräytymisen perusteet on ilmoitettava matkustajalle ennen matkan alkua kirjallisesti siten, että ne ovat havainnoitavissa taksin ulkopuolelta (Traficom perustelumistio 2021, 4).

Alla esimerkki yleisesti käytetystä hinnastotyypistä taksiautoissa:

Hinnasto	
Esimerkkimatka 10 km + 15 min	0,00 €
Minimihinta	0,00 €
 Aloitus	0,00 €
 + Matka	0,00 €/km
 + Aika	0,00 €/min
 Porrasveto	0,00 €
Avustaminen	0,00 €
Paariasennus	0,00 €
 Kiinteä hinta voidaan sopia	
<small>Esimerkki, Esimerkkikujakuja 2, 00860 Helsinki Puh. 0220 0200 (24/7), info@esimerkki.fi (8-6)</small>	<small>Lisämaksut</small> 

Kuva 1: Esimerkki takseissa käytettävästä hinnastosta (Taksien hintatietojen esittäminen muuttuu 1.9, Traficom 2021).

5 TAKSILIIKENTEN LUVAT

Tässä osassa opinnäytetyötä käydään läpi taksiliikenteen harjoittamiseen vaadittavat luvat. Taksiliikenneluvan ja taksikuljettajan ajoluvan myöntää Traficom.

Lupia on kahta eri tyyppiä ja poliisin tulisi olla tietoinen, mihin toimiin mikäkin lupa oikeuttaa, sekä mitä lupia tulee taksiliikenteen harjoittamista, sekä taksinkuljettajana toimimista varten olla voimassa. Taksiliikenteen eri lupien osalta poliisin toimivaltaan ja tehtäviin kuuluu tarkastaa, että kyseiset luvat ovat voimassa ja ne pidetään ajossa mukana ja pystytään näin ollen esittämään tarvittaessa.

Esittelen kappaleessa myös vaatimukset taksiliikenneluvan ja taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiselle. Koen, että poliisin on tärkeä olla tietoinen kyseisistä vaatimuksista siksi, että esimerkiksi tilanteissa, joissa taksiliikenneluvan tai taksinkuljettajan ajoluvan haltija on rikoksesta epäillyn asemassa, tulisi poliisin huomioida täyttyykö kyseessä olevan luvan myöntämisen edellytykset edel-

leen kyseisen henkilön kohdalla. Jos luvan myöntämiseksi asetetut edellytykset ei täyty, tulee poliisin harkita, tuleeko mahdollisesti henkilön hallussa oleva taksinkuljettajan ajolupa tai taksiliikennelupa peruuttaa poliisin toimesta.

5.1 Taksiliikennelupa

Taksiliikennelupa tulee olla ajoneuvossa ajossa mukana ja se tulee voida pyynnöstä esittää poliisille. Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 2 luvun 6 § määrittää taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset seuraavasti:

”Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle: (23.11.2018/984)

1) joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhustoimesta annetun lain 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolla ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

2) joka on 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen; (29.3.2019/371)

3) jonka tässä laissa tarkoitettua lupaa ei ole peruutettu 242 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana; (29.3.2019/371)

4) jota tai jonka määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

5) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tulolin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyensä nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;

6) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

7) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin,

8) jos 3–7 kohdassa tarkoitettu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa; (9.4.2021/299)

9) jolle on annettu yritys- ja yhteisötunnus yritys- ja yhteisötietolain (244/2001) 9 §:n mukaisesti; (9.4.2021/299)

10) joka on hyväksytysti suorittanut 6 a §:n 3 momentissa tarkoitetun yrittäjäkokeen tai ammattitaitoa osoittavan kumotussa taksiliikennelaissa (217/2007) säädetyn taksiliikenteen yrittäjäkurssin sekä yrittäjäkokeen tai joka on muutoin täyttänyt taksiliikennelaissa säädetyn ammatillisen pätevyyden vaatimuksen. (9.4.2021/299)

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle: (23.11.2018/984)

1) joka on 9 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen; (29.3.2019/371)

2) jonka liikennelupaa ei ole peruutettu 242 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana; (29.3.2019/371)

3) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

4) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tulolin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;

5) jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

6) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin;

7) jos tämän momentin 2–6 kohdassa tarkoitettu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa; (9.4.2021/299)

8) jonka 7 §:ssä tarkoitettu liikenteestä vastaava henkilö on hyväksytysti suorittanut 6 a §:n 3 momentissa tarkoitetun yrittäjäkokeen tai ammattitaitoa osoittavan taksiliikennelaissa säädetyn taksiliikenteen yrittäjäkurssin sekä yrittäjäkokeen tai joka on muutoin täyttänyt taksiliikennelaissa säädetyn ammatillisen pätevyyden vaatimuksen. (9.4.2021/299)

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijalla on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa ja luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö on 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen. Myös luvanhakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia. (9.4.2021/299)

Ahvenanmaan maakunnan hallituksen myöntämä lupa taksiliikenteeseen oikeuttaa taksiliikenteeseen myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä. (9.4.2021/299)” (Laki liikenteen palveluista 2:5 (24.5.2017/320).)

Ilman taksiliikennelupaa saa kuitenkin laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 2 luvun 4 § mukaan tehdä seuraavia toimenpiteitä:

”1) konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla;

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteen kuuluvia henkilökuljetuksia sen hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan; tai

3) koti- tai matkailupalveluyrityksen kuljetuksia, jotka ovat osa yrityksen asiakkaille tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuvat palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla.” (Laki liikenteen palveluista 2:4 (24.5.2017/320).)

Kuten aiemmin opinnäytetyössä on mainittu, taksiliikenteen harjoittaminen Suomessa on luvanvaraista liiketoimintaa. Traficom myöntämä taksiliikennelupa myönnetään 10 vuodeksi kerrallaan. Taksiliikennelupa oikeuttaa taksiliikenteen harjoittamiseen kaikkialla Manner-Suomessa. (Taksiliikenneluvan hakeminen ja lupaan liittyvät muutokset, Traficom 2021.)

Taksiliikennelupa on yritysکوhtainen eli ajoneuvojen lukumäärää ei yritysکوhtaisesti rajoiteta (Taksiliikenneluvan hakeminen ja lupaan liittyvät muutokset, Traficom 2021). Tämä tarkoittaa, että yritys tarvitsee vain yhden taksiliikenneluvan harjoittaakseen taksiliikennettä riippumatta siitä, kuinka monta ajoneuvolla yrityksellä on taksiliikenteen harjoittamista varten käytössä. Näin ollen yhdellä taksirytyksellä voi olla useampi eri ajoneuvo eli taksi, jolla yritys harjoittaa liiketoimintaansa.

5.1.1 Luvanhaltijan tietojen esittäminen

Taksinkuljettajan on vastattava siitä, että luvanhaltijan nimi- ja yhteystiedot ovat ajon aikana matkustajan nähtävillä ajoneuvon sisäpuolella. Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 151 §:n 2 momentin 2 kohta määrittää luvanhaltijan tietojen esillä pitämisen:

”Taksinkuljettaja vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

2) matkustajan nähtävillä on luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi. (9.4.2021/299)

Kuljettajan on pyydettyessä esitettävä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu lupa tai sen jäljennös taikka selvitys valvontaviranomaiselle sekä tarvittaessa matkustajan pyynnöstä kerrottava 2 momentin 2 kohdan mukaiset tiedot matkustajalle suullisesti. (9.4.2021/299)” (Laki liikenteen palveluista 17:151 (24.5.2017/320).)

5.1.2 Poliisi ja taksiliikennelupa

Poliisin roolina taksiliikenneluvan tarkastamisessa on varmistaa, että taksiliikennelupa on ajoneuvossa ajon aikana mukana ja, että se pystytään pyynnöstä tarvittaessa esittämään joko paperisena tai sähköisessä muodossa. Jollei taksiliikennelupa ole ajossa mukana, tästä tulee määrätä liikennevirhemaksu laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 32 luvun 268 §:n mukaan:

”Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään:

- 1) EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklan 6 kohdassa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa; (9.4.2021/299)*
- 2) 39 §:ssä; tai (9.4.2021/299)*
- 3) 151 §:n 2 momentin 1 kohdassa. (9.4.2021/299)*

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä luvanhaltijan nimen ja yhteystietojen sekä kuljettajan nimen pitämisestä matkustajan nähtävillä säädetään 151 §:n 2 momentin 2 kohdassa. (9.4.2021/299)

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikenne-laissa (729/2018).” (Laki liikenteen palveluista 32:248 (24.5.2017/320).)

—> Poliisi määrää seuraamuksena 40 euron suuruisen liikennevirhemaksun.

Taksiliikenneluvasta poliisin tulee tarkistaa luvanhaltijan nimi ja taksiliikenneluvan voimassaoloaika. Syöttämällä taksiliikenneluvan numeron VALLU- järjestelmään eli liikennelupajärjestelmän tietopalveluun nähdään, täsmääkö kyseisen poliisille esitetyn taksiliikenneluvan tiedot järjestelmässä oleviin tietoihin.

Jollei taksiliikennelupa ole tarkistushetkellä voimassa, on tällöin kyse Laki liikenteen palveluista 32 luvun 262 §:n mukaisesta luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta:

”Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa tai 16 §:n mukaista rekisteröitymistä tavaraliikenteessä tai kansainvälisen liikenteen kuljetuslupaa, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettujen kabotaasia koskevien säännösten vastaisesti taikka kuljettaa ammattimaisesti tavaroita tiellä 24 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisen yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien tieosuuksia koskevien säännösten vastaisesti,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.” (Laki liikenteen palveluista 32:262 (24.5.2017/320).)

—> Poliisi tekee asiasta rikosilmoituksen.

Poliisin tulee myös tarkistaa, että taksiliikenneluvan haltijan tiedot ovat asiakkaan nähtävillä ajoneuvon sisäpuolella ajon aikana. Jos luvanhaltijan tietoja ei esitetä asiakkaalle laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 17 luvun 151 §:n 5. kohdan edellyttämällä tavalla, laki liikenteen palveluista 32 luvun 268 §:n mukaan tästä voidaan määrätä kuljettajalle liikennevirhemaksu:

”Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä luvanhaltijan nimen ja yhteystietojen sekä kuljettajan nimen pitämisestä matkustajan nähtävillä säädetään 151 §:n 2 momentin 2 kohdassa. (9.4.2021/299)

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa (729/2018).” (Laki liikenteen palveluista 32:268 (24.5.2017/320).)

—> Poliisi määrää seuraamuksena 40 euron suuruisen liikennevirhemaksun.

5.2 Taksinkuljettajan ajolupa

On huomioitava, että taksinkuljettajan ajolupa, sekä taksiliikennelupa oikeuttavat eri toimiin. Taksinkuljettajan ajoluvan voi saada luonnollinen henkilö harjoittaakseen taksinkuljettajan ammattia. Taksiliikennelupa myönnetään pääsääntöisesti yrityksille, joiden toimialaa on henkilöliikenne. (Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320).)

Pelkällä taksinkuljettajan ajoluvalla ei siis voi toimia taksiryttäjänä. Taksinkuljettajan ajolupa kuitenkin edellytetään myös siltä henkilöltä, joka toimii taksiryttäjänä, jos hän itse toimii myös taksinkuljettajana omassa tai jossain muussa taksirytyksessä ryttäjyyden lisäksi. (Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320).)

Jos taksiliikenneluvan haltija ei itse toimi taksinkuljettajana omassa tai jossain muussa taksialan yrityksessä, ei silloin häneltä vaadita erikseen taksinkuljettajan ajolupaa, vaan pelkkä taksiliikennelupa riittää taksiliikenteen harjoittamiseen. (Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320).)

Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 4 luvun 25 § määrittää henkilölle myönnettävän taksinkuljettajan ajoluvan asetetut edellytykset seuraavasti:

”Taksiliikenteessä kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä (taksinkuljettaja) on oltava taksinkuljettajan ajolupa. (4.5.2018/301)

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle: (23.11.2018/984)

1) jolla on voimassa oleva ajo-oikeus, kuitenkin vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-luokan auton ajo-oikeus; Suomessa myönnetyn ajokortin lisäksi hyväksytään sellainen muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnetty ajokortti, joka tunnustetaan Suomessa ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaksi;

2) joka täyttää ajokorttilain (386/2011) 18 §:ssä säädetyt ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset;

3) joka on suorittanut 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan kokeen. (9.4.2021/299)

Liikenne- ja viestintävirasto ei kuitenkaan saa myöntää taksinkuljettajan ajolupaa henkilölle, joka on rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen viiden vuoden aikana: (9.4.2021/299)

1) rikoslain (39/1889) 17 luvun 18 §:ssä tarkoitettuun sukupuolisiveellisyttä loukkaavan kuvan leviittämiseen, 20 luvussa tarkoitettuun seksuaalirikokseen, 21 luvun 1–3 tai 6 §:ssä tarkoitettuun

henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, 25 luvun 3 §:ssä tarkoitettuun ihmiskauppaan tai 3 a §:ssä tarkoitettuun törkeään ihmiskauppaan, 31 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään ryöstöön taikka 50 luvussa tarkoitettuun huumausainerikokseen; (8.7.2022/726)

L:lla 726/2022 muutettu 1 kohta tulee voimaan 1.1.2023. Aiempi sanamuoto kuuluu:

1) rikoslain (39/1889) 17 luvun 18, 18 a tai 19 §:ssä tarkoitettuun sukupuolisiveellisyyttä loukkaavaan tekoon, 20 luvussa tarkoitettuun seksuaalirikokseen, 21 luvun 1–3 tai 6 §:ssä tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, 25 luvun 3 §:ssä tarkoitettuun ihmiskauppaan tai 3 a §:ssä tarkoitettuun törkeään ihmiskauppaan, 31 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään ryöstöön taikka 50 luvussa tarkoitettuun huumausainerikokseen;

2) rikoslain 21 luvun 4, 5, 6 a tai 7–15 §:ssä tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, 28 luvun 1–9 sekä 11 ja 12 §:ssä tarkoitettuihin omaisuusrikoksiin, 31 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun ryöstöön tai 32 luvun 1–10 §:ssä tarkoitettuihin kätkemis- ja rahanpesurikoksiin;

3) rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, 3 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen, 4 §:ssä tarkoitettuun törkeään rattijuopumukseen tai 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta;

4) 1–3 kohdassa tarkoitettua rikosta vastaavaan rikokseen, jota koskeva tuomioistuinratkaisu on rikosrekisterilain (770/1993) 2 §:n 2 momentin nojalla merkitty rikosrekisteriin.

Liikenne- ja viestintävirasto ei myöskään saa myöntää ajolupaa, jos henkilö on sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen kolmen vuoden aikana:

1) rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, 3 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen tai 4 §:ssä tarkoitettuun törkeään rattijuopumukseen;

2) rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta, jos teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana; tai

3) edellä 3 momentin 1, 2 tai 4 kohdassa tarkoitettuun tekoon, jos teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana.

(9.4.2021/299)

Kun hakijalle on myönnetty ajolupa, Liikenne- ja viestintävirasto voi pyynnöstä myöntää siitä väliaikaisen todistuksen. Mitä muutoin säädetään ajoluvasta, sovelletaan myös väliaikaiseen todistukseen. (9.4.2021/299)

6 momentti on kumottu L:lla 9.4.2021/299.” (Laki liikenteen palveluista 4:25 (24.5.2017/320).)

Taksinkuljettajan ajoluvan myöntää Traficom ja se on voimassa kerrallaan 5 vuotta, tai kaksi vuotta, jos luvan haltija on täyttänyt 68 vuotta. Jos luvan haltija ei enää täytä terveystaajatuksia tai hän on syyllistynyt luvan voimassaoloaikana johonkin ajoluvan myöntämisen estävään rikokseen, poliisi voi peruuttaa taksinkuljettajan ajoluvan määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi. Taksinkuljettajan ajolupaa tulee pitää mukana ajossa ja se on pyynnöstä esitettävä poliisille. Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo voidaan myös esittää poliisille sähköisesti. (Taksinkuljettajan ajolupa, Traficom 2021.) Poliisin roolia taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisessa käsitellään tämän opinäytetyön ” Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen poliisin toimesta” - osiossa.

Alla oleva taulukko havainnollistaa taksiliikenteessä vaadittavia lupia ja ilmoituksia ja sitä, mikä taho on velvoitettu hankkimaan kyseiset luvat.



Taulukko 1: Taksiliikenteessä vaadittavat luvat ja ilmoitukset eriteltynä eri tahoille (Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320)).

5.2.1 Taksinkuljettajan kuljettajatietojen esittäminen

Taksinkuljettajan on vastattava siitä, että kuljettajan tiedot ovat ajon aikana matkustajan nähtävillä ajoneuvon sisäpuolella. Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 151 §:n 2 momentin 2 kohta määrittää taksinkuljettajan tietojen esillä pitämisen:

”Taksinkuljettaja vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

2) matkustajan nähtävillä on luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi. (9.4.2021/299)

Kuljettajan on pyydettyessä esitettävä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu lupa tai sen jäljennös taikka selvitys valvontaviranomaiselle sekä tarvittaessa matkustajan pyynnöstä kerrottava 2 momentin 2 kohdan mukaiset tiedot matkustajalle suullisesti. (9.4.2021/299)” (Laki liikenteen palveluista 17:151 (24.5.2017/320).)

Taksinkuljettajan tietojen esittäminen voidaan toteuttaa esimerkiksi korttimuodossa olevaa taksinkuljettajan ajolupaa ajoneuvon sisäpuolella esillä pitämällä. Taksinkuljettajan tiedot voidaan esittää myös muulla tavalla, esimerkiksi dokumentilla, josta ilmenee kuljettajan etu- ja sukunimi, sekä kuljettajanumero.

Kuljettajanumero on numerosarja, joka yksilöi taksinkuljettajan ajoluvat ja jonka avulla kyseinen taksinkuljettajan ajolupa voidaan yhdistää tiettyyn luonnolliseen henkilöön. Kuljettajanumeron avulla esimerkiksi saadaan tarvittaessa tieto, kuka on toiminut tietyn kuljetun taksimatkan kuljettajana.

5.2.2 Poliisi, taksinkuljettajan ajolupa ja taksikuljettajan tiedot

Poliisin tulee tarkistaa taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja, että kyseinen esitetty taksinkuljettajan ajolupa on nimenomaisesti osoitettu kyseiselle taksinkuljettajana toimivalle luonnolliselle henkilölle.

Jos kuljettajalla ei ole voimassa olevaa taksinkuljettajan ajolupaa ja hän harjoittaa silti taksinkuljettajan ammattia, tulee kyseeseen laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 32 luvun 264 §:n 1 kohdan mukainen ammattipätevyys säännösten rikkominen:

”Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) toimii taksinkuljettajana ilman 25 §:ssä tarkoitettua ajolupaa,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, ammattipätevyys-säännösten rikkomisesta sakkoon.” (Laki liikenteen palveluista 32:264 (24.5.2017/320).)

—> Poliisi määrää seuraamuksena päiväsakkoja.

Jos taksinkuljettajan tiedot eivät ole edellä esitetyn mukaisesti asiakkaan nähtävissä ajon aikana ajoneuvon sisäpuolella, poliisin tulee määrätä asiasta taksinkuljettajalle liikennevirhemaksun laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 32 luvun 268 §:n mukaisesti.

—> Poliisi määrää seuraamuksena 40 euron suuruisen liikennevirhemaksun.

5.2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen poliisin toimesta

Poliisin on mahdollista peruuttaa taksinkuljettajan ajolupa, jollei taksinkuljettaja täytä luvan edellyttämiä vaatimuksia. Poliisin tulisi kiinnittää huomiota luvan edellyttämiin vaatimuksiin ja niiden täyttymiseen pysäytystilanteessa. Joskin rutiininomaisessa tarkistuksessa jokaiseen luvan edellytyksenä olevaan kohtaan ei ole mahdollista puuttua, mutta esimerkiksi silloin, kun taksi on osallisena liikenneonnettomuudessa, tulee poliisin kiinnittää huomiota siihen, täyttääkö kyseinen taksinkuljettaja enää luvan edellyttämiä terveystaajimuksia.

Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 31 luvun 246 § määrittää taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisen ja poliisin antaman varoituksen seuraavasti:

”Poliisi päättää taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisesta määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi. Poliisi vastaa myös ajoluvan haltijan ajoterveydentilan ja ajokyvyn valvonnasta ja voi siihen liittyen päättää tästä valvonnasta aiheutuvista toimenpiteistä siten kuin tässä laissa säädetään.

Jos taksinkuljettajan ajoluvan haltija on syyllistynyt 25 §:n 3 momentissa tarkoitettuihin tekoihin, poliisi peruuttaa ajoluvan määräajaksi, vähintään kahdeksi kuukaudeksi tai enintään viideksi vuodeksi. Määräajan pituudesta määrättäessä otetaan huomioon erityisesti peruuttamisen perusteena olevan teon tai tekojen vakavuus ja teko-olosuhteet. Jos ajoluvan haltija on syyllistynyt mainitun momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuihin tekoihin tai 4 kohdassa esitetyllä tavalla 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja rikoksia vastaaviin rikoksiin, lupa peruutetaan vähintään kuudeksi kuukaudeksi. Jos seuraamuksen kohtuullistamiseksi perustellusta syystä on tarpeen, ajolupa voidaan peruuttaa edellä säädettyä lyhyemmäksi ajaksi. (29.3.2019/371)

Jos on todennäköistä, että taksinkuljettajan ajoluvan haltija on syyllistynyt 25 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun rikokseen, ja matkustajien turvallisuus sitä edellyttää, poliisi voi peruuttaa ajoluvan väliaikaisesti. Väliaikainen peruuttaminen on muutoksenhausta huolimatta voimassa, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu. Jos syyte raukeaa, ajolupa on viivytyksettä palautettava haltijalleen, jollei syytä ajoluvan peruuttamiselle muuten ole. (29.3.2019/371)

Jos taksinkuljettajan ajoluvan haltija määrätään ajokieltoon toistaiseksi tai jos hän ei enää täytä ajoluvan terveysvaatimuksia, poliisi peruuttaa hänen ajolupansa toistaiseksi.

Taksinkuljettajan ajolupa on luovutettava poliisille, kun ajolupa peruutetaan. Määrääjäksi peruutettu ajolupa palautetaan haltijalleen määräajan päätyttyä. Jos ajolupa peruutetaan toistaiseksi, ajoluvan palauttamisen edellytyksenä on, että ajoluvan haltija osoittaa peruuttamisperusteen poistuneen. Ajolupaa ei kuitenkaan palauteta, jos sen voimassaolo on päättynyt. Ennen ajoluvan palauttamista luvanhaltijan sopivuus on arvioitava uudelleen 25 §:n mukaisesti. Mainitun pykälän 3 ja 4 momentissa tarkoitetuista teoista otetaan huomioon ne, jotka ovat tulleet lupaviranomaisen tietoon ajoluvan peruuttamisen jälkeen. (29.3.2019/371)

Poliisi voi antaa varoituksen ajoluvan määräaikaisen peruuttamisen sijaan, jos ajoluvan peruuttamista on pidettävä kohtuuttomana seuraamuksena, eikä teon ole katsottava osoittavan piittaamattomuutta taksinkuljettajan vastuista ja velvollisuuksista tai yleensä säännösten ja määräysten noudattamisesta taikka hänelle aiemmin määrätystä seuraamuksista.” (Laki liikenteen palveluista 31:246 (24.5.2017/320).)

6 AJONEUVOVAATIMUKSET TAKSILIIKENTEESSÄ

Tässä osiossa käydään läpi erilaisia taksiautotyyppisiä ja niille asetettuja erilaisia vaatimuksia. Taksiautoja on olemassa useampia erilaisia ja niillä suoritetaan erilaisia kuljetuksia. Jotta taksiliikenteen valvonnasta saataisiin tehokasta ja tarkoituksenmukaista, tulisi poliisin osata kiinnittää huomiota erilaisille taksiautotyypeille ja -kuljetuksille asetettuihin vaatimuksiin ja niiden noudattamiseen.

Tässä osassa opinnäytetyötä pyrin myös kiinnittämään huomiota taksiliikennekäytössä olevien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvontaan.

6.1 Ilmoitus ajoneuvon luvanvaraisesta käytöstä

Taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo tulee olla rekisteröity liikenneasioiden rekisteriin laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 2 luvun 17 §:n mukaisesti:

”Taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan tai 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvaraisen käyttö.

Lisäksi henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.” (Laki liikenteen palveluista 2:17 (24.5.2017/320).)

Edellä mainitun noudattamatta jättämisestä laki liikenteen palveluista 32 luvun 262 a § määrittää seuraavaa:

”Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole 17 §:ssä tarkoitetulla tavalla rekisteröinyt ammattimaisessa liikenteessä käytettävää moottorikäyttöistä ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, on tuomittava liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.” (Laki liikenteen palveluista 32:262 a (24.5.2017/320).)

6.2 Taksivalaisin

Taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin. Taksivalaisimelle on määritelty vähimmäiskoko- ja värivaatimukset. Valaisimen pitää olla minimissään 20 cm leveä ja 10 cm korkea. Valaisimen tulee olla mustakeltainen. Taksivalaisin parantaa taksien tunnistettavuutta sekä taksiliikenteen valvonnan, että taksipalveluja käyttävän asiakkaan näkökulmasta. (Taksien tunnistaminen helpottuu - takseissa oltava taksivalaisin toukokuun alusta lähtien, Traficom 2021.)

Tieliikennelain (10.8.2018/729) 5 luvun 155 § määrittää taksivalaisimen käytön seuraavasti:

”Taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin. [\(9.4.2021/300\)](#)

Ilman taksivalaisinta saa suorittaa yritys- tai edustusajoja, joissa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella. [\(9.4.2021/300\)](#)

Edellä 2 momentissa tarkoitettu sopimus tai sen jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa. Kuljettajan on pyydettyessä esitettävä sopimus tai sen jäljennös valvontaviranomaiselle. [\(9.4.2021/300\)](#)

Kun taksivalaisin on autosta poistettuna tai peitettynä, ajoneuvoa ei tässä laissa säädettyjä liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita koskevia säännöksiä sovellettaessa pidetä taksiliikenteessä olevana ajoneuvona. Edellä 142 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvon kuitenkin sovelletaan taksiliikennettä koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita koskevia säännöksiä, kun taksivalaisin

on peitettyinä koulu- ja päivähoitokyytiä osoittavalla kuvulla.” (Tieliikennelaki 5:155 (10.8.2018/729).)

6.3 Erilaiset taksiautotyypit ja niiden vaatimukset

Perinteiset taksiautot ovat henkilöautomallisia ajoneuvoja, johon mahtuu kuljettajan lisäksi joko 4–8 matkustajaa. Perinteisellä taksiautolla suoritetaan tavalliset henkilökuljetukset, joihin ei liity erityistarpeita. Näiden taksiautojen osalta poliisin tulisi kiinnittää huomiota ajoneuvon liikennekelpoisuuden ja liikenneturvallisuuden osalta niihin seikkoihin, johon tavallisestikin pysäytettävän ajoneuvon tarkistamisessa kiinnitetään huomiota.

Esteettömiä takseja käyttävät pääsääntöisesti pyörätuolia liikkumisensa avuksi käyttävät henkilöt. Esteetön taksiauto on erityisesti pyörätuolia käyttävien asiakkaiden kuljetusta varten rakennettu ja varustettu auto, jota käytetään yleiseen luvanvaraiseen taksiliikenteeseen. Esteettömissä takseissa pyörätuolia käyttävä asiakas voidaan kuljettaa turvallisesti niissä olevien invahissien ja lukitushihnojen ansiosta. (Esteettömät taksit, Suomen esteettömät ja paaritaksit ry 2022.)

Se, että esteettömässä taksiautossa matkustava asiakas matkustaa turvallisesti ja asianmukaisesti ajoneuvon rakenteisiin kiinnitettyinä on seikka, joka on poliisin tulisi ajoneuvoa pysäyttäessä tarkistaa. Esteettömässä taksiautossa sen takaosassa pyörätuolin kyydissä matkustavan asiakkaan oikeanlainen kiinnittäminen ajoneuvon rakenteisiin on konkreettinen liikenneturvallisuuden vaaratekijä, jos kiinnittämistä ei ole tehty asianmukaisesti.

Pyörätuolilla taksissa matkustava asiakas kiinnitetään pyörätuolin rungosta ajoneuvon runkoon neljällä kiinnitysnauhalla siten, että pyörätuoli ei ajon aikana liiku paikaltaan. Myös pyörätuolissa taksin kyydissä matkustavan asiakkaan tulee käyttää turvavyötä. (Esteettömät taksit, Suomen esteettömät ja paaritaksit ry 2022.)

Paaritaksit suorittavat kiireettömiä potilassiirtoja. Paaritaksia voidaan käyttää kaikissa sellaisissa potilaiden siirtokuljetuksissa, joihin ei liity riskiä ja joissa potilaalle ei tarvitse tehdä kuljetuksen aikana hoidollisia toimenpiteitä. (Paaritaksit, Suomen esteettömät ja paaritaksit ry 2022.)

Paaritaksi voi olla farmarimallinen tai kooltaan suurempi tilataksi. Paaritaksin tilaavat pääasiassa sairaalat sekä terveyskeskukset potilaille, joiden täytyy matkustaa makuuasennossa. Yleisimpiä paaritaksin asiakkaita ovat selkäkipu-, huimaus- tai erilaisista leikkaushoidoista toipuvat henkilöt, jotka eivät tarvitse hoitoa matkan aikana. Paaritakseilla ajetaan parikuljetusten lisäksi pääosin luvanvaraisessa taksiliikenteessä. (Esteettömät taksit, Suomen esteettömät ja paaritaksit ry 2022.)

Paaritaksien tarkastamisessa poliisin tulisi huomioida asiakkaan turvallinen kiinnitys ajoneuvon rakenteisiin yhtä lailla, kuin edellä läpikäydyssä esteettömien taksien tarkastamisessa. Paarit tulee olla kiinnitettynä ajoneuvon rakenteisiin asianmukaisilla kiinnitysnauhoilla.

Kaikki edellä mainitut taksiautotyypit ovat niille määriteltyjen erityiskuljetusten ohella käytettävissä pääsääntöisesti luvanvaraisessa henkilöliikenteessä eli tavallisten henkilökuljetusten suorittamisessa. (Suomen esteettömät ja paaritaksit ry 2022.)

6.4 Ajoneuvovaatimukset koulu- ja päiväkotikuljetuksissa

Noin kolmannes takseista osallistuu päivittäin koulukuljetuksiin kouluvuoden aikana (Koulukuljetusopas, Opetushallitus 2021). Taksit kuljettavat noin 40 000 lasta kouluun ja kotiin päivittäin (Taksiliiton tavoitteet vaalikaudelle 2023–2027, 2022).

Koulukuljetuksissa käytettävä taksi on merkittävä näkyvästi joko valaistulla koulukyytikuvulla tai koulukyytikilvillä. Auto merkitään kuljetuksen alkaessa, ja kupu tai kilvet on poistettava välittömästi kuljetuksen päätyttyä. (Koulukuljetusopas, Opetushallitus 2021.)

Tieliikennelaki (10.8.2018/729) 5 luvun 143 §:n mukaan koulu- ja päiväkotikuljetukset tulee merkitä näkyvästi:

”Koulu- ja päivähoitokuljetukseen, jonka järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos tilausliikenteenä ja johon saadaan kunnan tai valtion tukea, käytettävässä autossa tulee olla eteenpäin näkyvä, heijastava tai valaistu kilpi tai taksivalaisimen päälle tai tilalle asennettu kupu. Kilven tai kuvun tulee olla pohjaväritään keltainen ja siinä tulee olla punaiset reunat sekä keskellä samanlainen musta kuvio kuin liitteen 3.1 mukaisessa liikennemerkeissä A17, Lapsia. Kilven tai kuvun pitää olla kooltaan, sijoittelultaan ja näkyvyydeltään sellainen, että kyytiä odottavat näkevät sen riittävän kaukaa pysäyttääkseen auton. Kilpi tai kupu saa näkyä myös muihin suuntiin kuin eteenpäin.

Kilpi tai kupu saa valaista tai heijastaa vain keltaista väriä. Kilpi tai kupu ei saa häiritä muita tienkäyttäjiä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua koulu- ja päivähoitokuljetuksen merkintää ei saa käyttää muulloin kuin koulu- ja päivähoitokuljetuksen aikana.” (Tieliikennelaki 5:143 (10.8.2018/729).)

Esimerkki alla koulu- ja päiväkotikuljetuksissa käytettävästä koulukyytikilvestä.



Kuva 2: Koulu- ja päiväkotikuljetukset käytettävä kyltti ”A17- lapsia” (LIITE 2 Tieliikennelain merkkiryhmän A liikennemerkkien mitoitus, Traficom 2020)

Jokaiselle matkustajalle on koulukuljetuksessa oltava oma turvavyö. Käytännössä normaalin sedan- ja farmariauton kuormitus on rekisteriotteeseen merkityn paikkaluvun mukainen. Poikkeuksen muodostaa tyyppihyväksytyin lisäturvavöin varustetut, kotimaassa rakennetut 1 + 8 hengelle rekisteröidyt tilataksit, joiden enimmäiskuorma voi auton istuinjärjestelyistä ja kuljetettavien iästä riippuen olla joko 12 tai 13 oppilasta. (Koulukuljetusopas, Opetushallitus 2021, 20.)

Alle 135 senttimetrin pituista lasta ei saa kuljettaa henkilöauton etuistuimella ilman asianmukaista turvalaitetta. Vaadittavan turvalaitteen tyyppi riippuu lapsen painosta. Muista henkilöautoista poiketen taksin takaistuimella saa kuljettaa lapsia näiden koosta riippumatta ilman turvalaitetta auton omin turvavöin kiinnitettynä. (Koulukuljetusopas, Opetushallitus 2021, 20.)

6.4.1 Alkolukko koulu- ja päiväkotikuljetuksissa:

Koulu- ja päiväkotikuljetuksissa käytettävä ajoneuvo on varusteltava alkolukolla. Alkolukkolaki (25.8.2016/730) 10 §:

”Jos kuljetuksen järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos tilausliikenteenä ja kuljetukseen saadaan kunnan tai valtion tukea, alkolukolla varustettua ajoneuvoa on käytettävä:

- 1) esiopetukseen, perusopetukseen ja lisäopetukseen osallistuvien oppilaiden kuljetuksissa;*
- 2) toisen asteen koulutukseen osallistuvien opiskelijoiden kuljetuksissa; ja*
- 3) päivähoitokuljetuksissa.*

Kuljetuksista vastaava liikenteenharjoittaja on vastuussa alkolukon asennuksesta ja alkolukon pitämisestä toimintakuntoisena.” (Alkolukkolaki 10 (25.8.2016/730).)

Muun kuin alkolukolla varustetun ajoneuvon käyttö koulu- ja päivähoitokuljetuksissa säädetään alkolukolain (25.8.2016/730) 11 § seuraavasti:

Ajoneuvon rikkoutumisesta tai muusta vastaavasta syystä kuljetuksesta vastaava liikenteenharjoittaja voi tilapäisesti, enintään viiden arkipäivän ajan, käyttää muuta kuin alkolukolla varustettua ajoneuvoa 10 §:ssä tarkoitettussa kuljetuksissa. Muun kuin alkolukolla varustetun ajoneuvon käytöstä on liikenteenharjoittajan viipymättä ilmoitettava kuljetuksen tilaajalle.

Jos kuljetuksesta vastaava liikenteenharjoittaja ei 1 momentissa säädetyistä huolimatta kykene suorittamaan kuljetusta, kuljetuksen tilaaja voi tilapäisesti, enintään kuitenkin kolmen arkipäivän ajan, käyttää kuljetuksessa muuta kuin alkolukolla varustettua ajoneuvoa. Edellytyksenä on, ettei alkolukolla varustettua ja kuljetukseen sopivaa ajoneuvoa ole käytettävissä.” (Alkolukolaki 11 (25.8.2016/730).)

Alkolukko on autoon asennettava erillinen laite, joka estää ajoneuvon käynnistymisen, jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus on vähintään 0,10 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa (Koulu- ja päivähoitokuljetuksia koskeva alkolukolaki voimaan, Liikenne- ja viestintäministeriö 2011).

6.5 Taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen katsastus

Luvanvaraisessa taksiliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja koskee tavallisista yksityiskäytössä olevien ajoneuvojen katsastussäännöksistä eroavat katsastuskäytännöt. Yksityiskäytössä olevien ajoneuvojen katsastusajankohdista. Taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo on katsastettava vuoden kuluttua sen käyttöönotosta ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta. (Katsastusajankohdat ajoneuvoluokittain, Traficom 2020.)

Näin ollen taksiliikennekäytössä oleva ajoneuvo on katsastettava joka vuosi. Jos kyseisen ajoneuvon käyttöönotosta tai viimeisestä katsastuksesta on kuitenkin kulunut yli vuosi ennen luvanvaraisen liikenteen aloittamista, ajoneuvo on katsastettava ennen luvanvaraisen liikenteen aloittamista. (Katsastusajankohdat ajoneuvoluokittain, Traficom 2020.)

6.6 Poliisi ja taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvot ja niihin kohdistuvat vaatimukset

Taksiliikennekäytössä olevana ajoneuvo: Poliisin suorittaman valvonnan kohdistuessa taksien liikenneturvallisuuteen, olisi tulisi poliisin toimesta valvoa sitä, että taksiliikennekäytössä oleva ajoneuvo täyttää vaatimukset liikennekelpoisuuden osalta. Se, että taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo on ulkoisesti ehjä ja ajoneuvon valot ovat toimivat ovat seikkoja, johon poliisin tulisi kiinnittää huomiota taksiliikennekäytössä olevan ajoneuvon kohdatessa.

Myös taksien renkaiden kuntoon poliisin tulisi kiinnittää erityistä huomiota. Renkaan tehtävä on säilyttää pito ajoneuvon ja tien välissä. Ilmanpaine on tärkein renkaan ominaisuuden vaikuttava tekijä. Vesi- ja loskaliirron estämiseksi renkaassa tulee olla urat, jotka syrjäyttävät veden ja loskan. (Kulmala 2008, 140.) Takseilla ajetaan vaihtelevalla säällä ja teillä, jossa ei välttämättä ole juurikaan suolausta liukkauden estämiseksi. Edellä mainitun vuoksi taksien renkaiden kunnan merkitys on tärkeä seikka liikenneturvallisuuden kannalta.

Tieliikennelain (10.8.2018/729) 5 luvun 104 § määrittelee ajoneuvon renkaiden vaadittavat ominaisuudet. Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja tällaisen ajoneuvon perävaunun renkaiden kulutuspinnan pääurien syvyyden tulee olla vähintään 1,6 millimetriä (Tieliikennelaki 5:104 (10.8.2018/729)).

Lisäksi jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, joulu-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana henkilöautoissa, joiden luokittelumassa on enintään 3,5 tonnia (17.12.2020/1040), sekä pakettiautoissa on käytettävä talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä (Tieliikennelaki 5:105 (10.8.2018/729)).

Jos poliisi havaitsee tarkastettavan ajoneuvon renkailla asetettujen vaatimusten noudattamisessa puutteita, tulee poliisin määrätä seuraamuksena liikennevirhemaksu tieliikennelain 6 luvun 171 §:n mukaisesti.

”Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta:

2) 104–106 §:ssä renkaiden ja liukuesteiden käytöstä säädettyä;” (Tieliikennelaki 6:171 10.8.2018/729).

→ Poliisi määrää seuraamuksena 100 euron suuruisen liikennevirhemaksun.

6.6.1 Taksivalaisimen tarkastaminen

Jos taksissa ei ole asianmukaista tieliikennelain 5 luvun 155 §:n edellyttämää taksivalaisinta, tulee poliisin määrätä asiasta seuraamuksena tieliikennelain (10.8.2018/729) 6 luvun 171 §:n mukainen liikennevirhemaksu.

”Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta:

5) 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttämisestä säädettyä; (9.4.2021/300)”. (Tieliikennelaki 6:171 (10.8.2018/729)).

→ Poliisi määrää seuraamuksena 100 euron suuruisen liikennevirhemaksun.

6.6.2 Ajoneuvosta tehtävien ilmoitusten tarkastaminen

Poliisin tulee valvoa, että taksiliikennekäytössä oleva ajoneuvo on rekisteröity Laki liikenteen palveluista 2 luvun 17 §:n mukaisesti liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoituksiksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö.

Edellä mainitun noudattamisesta jättämisestä henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija, tai palveluntarjoaja tulee tuomita liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.

” Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole 17 §:ssä tarkoitettulla tavalla rekisteröinyt ammattimaisessa liikenteessä käytettävää moottorikäyttöistä ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, on tuomittava liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.” (Laki liikenteen palveluista 32: 262a (24.5.2017/320).)

—> Poliisi määrää seuraamuksena päiväsakkoja.

6.6.3 Turvalaitteiden tarkastaminen

Poliisin tulee myös tarkastaa, että kuljettajalla, taksissa matkustava asiakkaalla, sekä esteettömässä taksissa pyörätuolilla matkustavalla asiakkaalla on käytössä turvavyö ja turvavyötä käytetään asianmukaisesti (Tieliikennelaki 5:90 (10.8.2018/729)). Jos turvavyötä ei käytetä edellä mainitun mukaisesti, tulee poliisin määrätä asiassa liikennevirhemaksu tieliikennelain 6 luvun 167 §:n mukaisesti:

”Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu turvavyön tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämättä jättämisestä ajon aikana.

Edellä 1 momentissa säädetyn suuruisen liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös:

3) kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 95 §:n 2 momentissa säädetyn invataksikuljetuksen turvallisuutta koskevan velvollisuuden.” (Tieliikennelaki 6:167 (10.8.2018/729)).

—> Poliisi määrää seuraamuksena 70 euron suuruisen liikennevirhemaksun.

6.6.4 Koulu- ja päiväkotikuljetuksiin liittyvien säädösten noudattamisen tarkastaminen

Poliisin tulee valvoa, että koulu- ja päiväkotikuljetuksissa käytettävä ajoneuvo on merkitty tieliikennelain (17.12.2020/1040) 5 luvun 143 §:n asettamien edellytysten mukaisesti. Jos koulu- ja päiväkotikuljetus ei ole merkitty asianmukaisesti, tulee poliisin määrätä asiasta liikennevirhemaksu Tieliikennelain (10.8.2018/729) 6 luvun 169 §:n mukaisesti:

” Moottorikäyttöisen ajoneuvon henkilökuljetusta koskevien 141–149 §:n säännösten tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta voidaan kuljettajalle määrätä 140 euron liikennevirhemaksu.” (Tieliikennelaki 6:169 (10.8.2018/729).)

→ Poliisi määrää seuraamuksena 140 euron suuruisen liikennevirhemaksun.

Poliisin tulisi myös tarkistaa, että koulu- ja päiväkotikuljetuksissa jokaiselle matkustajalle on koulu- kuljetuksessa oma turvavyö ja, että ne ovat asianmukaisesti kiinnitetty kuljetuksen aikana. Poliisin tulisi myös kiinnittää huomiota siihen, että alle 135 senttimetrin pituista lasta ei kuljeteta henkilöauton etuistuimella ilman asianmukaista turvalaitetta. Muista henkilöautoista poiketen taksin takaistuimella saa kuljettaa lapsia näiden koosta riippumatta ilman turvalaitetta auton omin turvavöin kiinnitettynä. (Tieliikennelaki 5:94 (10.8.2018/729).)

Jos koulu- ja päiväkotikuljetuksessa matkustajien turvalaitteiden käytössä havaitaan puutteita, tulee poliisin määrätä seuraamuksena liikennevirhemaksu Tieliikennelain (10.8.2018/729) 6 luvun 167 §:n mukaisesti:

”Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu turvavyön tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämättä jättämisestä ajon aikana.

1) moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle, joka kuljettaa tahallaan tai huolimattomuudesta lasta ajoneuvossa 94 §:ssä säädetyn vastaisesti;”

Alkolukon käyttö tilausajoina suoritettavissa koulu- ja päivähoitokuljetuksissa on ollut pakollista 11.8.2011 alkaen. (Laki 1110/2010, Asetus 405/2011). Alkolukon käyttörikkomuksesta seuraa sakkorangaistus.

Alkolukkolain (25.8.2016/730) 12 §:n mukaan alkolukkolain noudattamista valvoo Liikenne- ja viestintävirasto, mutta poliisin tulee antaa lain valvonnassa tarvittaessa virka-apua (Alkolukkolaki 12 (25.8.2016/730)). Poliisin velvollisuudesta antaa virka-apua säädetään poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:ssä.

Alkolukkolaki (25.8.2016/730) 14 §:n määrittää alkolukkoa koskevien säännösten noudattamista jättämisestä seuraavaa:

”Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) asentaa tai liittää alkolukkoon sen toimintakykyyn vaikuttavan laitteen, esineen tai ohjelman taikka käyttää alkolukkoa ajossa 7 §:n 3 momentin vastaisesti,

2) laiminlyö 7 §:n 5 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää asennus- ja kalibrointitodistus ajoneuvossa mukana ajon aikana,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alkolukkorikkomuksesta sakkoon.

Alkolukkorikkomuksesta tuomitaan myös 10 §:ssä tarkoitettu kuljetuksesta vastaava liikenteenharjoittaja, joka laiminlyö ajoneuvon varustamisen alkolukolla tai sen pitämisen toimintakuntoisena.” (Alkolukkolaki 14 (25.8.2016/730).)

—> Poliisi määrää seuraamuksena päiväsakkoja.

Laki alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa 1110/2010 4 §:n mukaan poliisin on myös ilmoitettava epäilyistä alkolukon käyttörikkomuksesta kuljetuksen tilaajalle.

—> Poliisi tekee ilmoituksen alkolukon käyttörikkomuksesta kuljetuksen tilaajalle.

6.6.5 Ajoneuvon katsastamisen tarkastaminen

Poliisin tulisi siis kiinnittää huomiota taksiliikennekäytössä olevien ajoneuvojen katsastuksiin osana liikenneturvallisuuden osa-aluetta taksiliikenteen valvonnassa taksien katsastussäännöksiä poikettaessa yksityiskäytössä olevien ajoneuvojen katsastuskäytännöistä edellä esitetyn mukaisesti.

Jos taksiliikennekäytössä olevaa ajoneuvoa ei ole katsastettu asianmukaisesti, tulee poliisin määrätä asiasta liikennevirhemaksu, sekä mahdollisesti poistaa ajoneuvosta rekisterikilvet.

—> Poliisi määrää seuraamuksena liikennevirhemaksun tai päiväsakkoa.

7 TAKSILIIKENTEEEN AJO- JA LEPOAIKASÄÄDÖKSET

Tässä osiossa opinnäytetyötä käydään läpi moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan säännöllisen työajan säännöksiä ja taksinkuljettajan vuorokautisen työajan määritelmä.

Taksiliikenteessä on käytössä raskaan liikenteen kaltaiset ajo- ja lepoaikasäädökset, joita taksinkuljettajien tulee noudattaa. Taksinkuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamista valvoo Aluehallintovirasto eli AVI, mutta koen, että myös poliisin olisi hyödyllistä olla tietoinen taksialaa koskevista ajo- ja lepoaikasäännöksistä, sillä AVI:n havaitsema työaikarikkomus edellyttää toimenpiteitä myös poliisilta.

7.1 Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan säännöllinen työaika taksiliikenteessä

Taksiliikenteen työehtosopimuksen (18.12.2001 61/2001) 7 §:n 1 kohta:

”Säännöllinen työaika on 80-tuntia 2- viikkojaksossa. Niissä 2- viikkojaksoissa, joihin sisältyy pääsiäislauantai, helatorstai ja muuksi arkipäiväksi kuin lauantaiksi sattuva loppiainen, vapun- tai itsenäisyyspäivä, säännöllinen työaika on 72 tuntia. Joulujakson säännöllinen työaika on 64 tuntia, jos ensimmäinen joulupäivä on arkipäivä, muutoin 72 tuntia.

Toinen pääsiäispäivä lyhentää säännöllistä työaikaa 8 tuntia.” (Taksiliikenteen työehtosopimus 7:1 (18.12.2001 61/2001).)

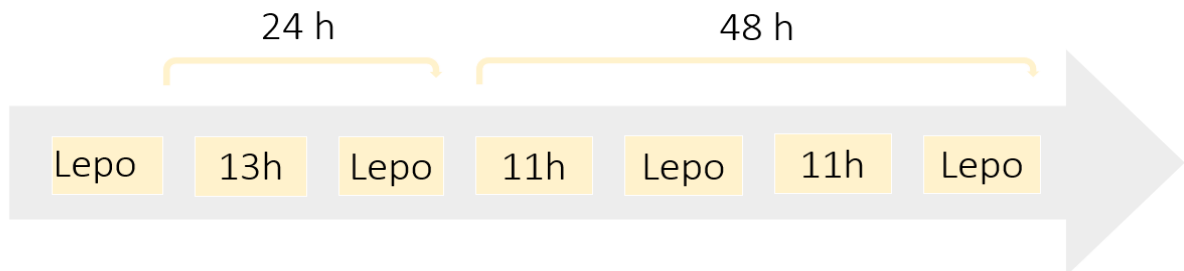
”Työntekijän työaika ylityö mukaan lukien ei saa ylittää keskimäärin 48:aa tuntia viikossa neljän kuukauden ajanjakson aikana. Taksiliikenteen työnantajat ry:n jäsenyrytyksissä ajanjakso voidaan kuitenkin pidentää 12 kuukauden mittaiseksi. Soveltamisohje: Työajaksi luettava aika määräytyy työaikalain mukaan. Työajan keskimääräisen enimmäismäärän 12 kuukauden tarkasteluajanjaksona käytetään kalenterivuotta. Kalenterivuoden sijasta voidaan paikallisesti sopia jokin muu 12 kuukauden ajanjakso.” (Taksiliikenteen työehtosopimus 7:2 (18.12.2001 61/2001).)

”Moottoriajoneuvon kuljettajan pisin vuorokautinen työaika ei saa ylittää 11 tuntia niiden 24 perättäisen tunnin aikana, jotka seuraavat vuorokautista lepoaikaa. Jos moottoriajoneuvon kuljettajan työtä ei voida muulla tavalla sopivasti järjestää saadaan vuorokautista työaikaa pidentää enintään 13 tunniksi, edellyttäen, että työaika tällaisen pidennetyn työajan jälkeistä lepoaikaa seuraavien 48 perättäisen tunnin aikana ei ylitä 22 tuntia.” (Taksiliikenteen työehtosopimus 7:3 (18.12.2001 61/2001).)

Taksiliikenteen työehtosopimus (18.12.2001 61/2001) 7 §:n 4 kohta:

”Moottoriajoneuvon kuljettajan pisin yhtämittainen työaika saa olla enintään 5,5 tuntia. Jokaista 5,5 tunnin pituista työjaksoa kohti on kuljettajalle annettava vähintään 30 minuutin pituinen tauko yhdessä tai kahdessa erässä. Tässä kohdassa tarkoitetun tauon osan tulee olla vähintään 10 minuutin mittainen.” (Taksiliikenteen työehtosopimus 7.4 (18.12.2001 61/2001).)

Alla kuvio 1 havainnollistamassa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan työaika.



Kuvio 1: Moottorikäyttöisen kuljettajan säännöllinen työaika (Taksiliikenteen työehtosopimus (18.12.2001 61/2001)).

Työskennellessäni taksinkuljettajana ja perehtyessäni raskaaseen liikenteeseen kohdistuvaan ajo- ja lepoaikojen valvontaan, sekä verratessa sitä taksiliikenteeseen kohdistuvaan valvontaan, olen havainnut että ajo- ja lepoaikojen valvonta taksiliikenteessä on hyvinkin vähäistä. Oman seitsemän vuoden työhistorian aikana omalle kohdalle valvontaa ei osunut lainkaan.

Taksinkuljettajien rajoitukset tulevat työaikalain puolelta. Raskaan liikenteen puolella aja- ja lepoaikasäädökset tulevat tieliikenteen sosiaalilainsäädännön perusteella. Nykyisellään taksinkuljettajien työajan valvonta perustuu pitkälti kuljettajien pitämiin ajopäiväkirjoihin. Viranomaisilla ei ole käsi- tystä siitä, kuinka paljon taksinkuljettajat ajavat pidempiä vuoroja kuin laki sallii. ("Laissa on aukko" - poliisi kiristäisi taksinkuljettajien työaikasäädöksiä, Yle 2013).

7.2 Ajopäiväkirja

Taksiliikenteen työehtosopimuksen mukaan taksinkuljettaja on velvollinen täyttämään ajopäiväkirjaa. Ajopäiväkirja on usein paperinen, nimenomaa ajopäiväkirjakäyttöön suunniteltu vihko, johon kuljettaja tekee merkinnät työehtosopimuksen edellyttämien ajo- ja lepoaikojen täyttymisestä.

Taksiliikenteen työehtosopimus (18.12.2001 61/2001) 7 §:n 10:

”Työnantajan on annettava palveluksessaan olevalle kuljettajalle vuorokautisen työajan seuraimista varten henkilökohtainen ajopäiväkirja. Kuljettaja on velvollinen tekemään ajopäiväkirjaan sen edellyttämät merkinnät ja pitämään se mukana ajon aikana. Työilmoitukset jätetään työnantajalle

tämän antamien ohjeiden mukaisesti.” (Taksiliikenteen työehtosopimus 7:10 (18.12.2001 61/2001).)

Ajopäiväkirjan pitämättä/täyttämättä jättämisen takia taksinkuljettaja voi syyllistyä Työaikalain (5.7.2019/872) 9 luvun 44 §:n mukaiseen työaika-rikkomukseen.

AVI välittää tiedon havaitusta työaika-rikkomuksesta poliisille, jos ajopäiväkirjaa ei ole lainkaan tai sitä ei ole täytetty vaatimusten mukaisesti. Tämän jälkeen poliisi suorittaa asiassa tilanteen mukaan esitutkinnan tai määrää päiväsakkoja.

→ Poliisi tekee asiasta rikosilmoituksen tai määrää seuraamuksena päiväsakkoja.

8 YHTEISVALVONTA TURUSSA

28.10.2022 Turussa järjestettiin taksivalvontapäivä, johon osallistui Lounais-Suomen poliisilaitos, Traficom ja Verohallinto. Pääsin osallistumaan kyseiseen valvontapäivään työharjoittelujaksoni aikana kyseisen päivän työvuoron puitteissa alkuillasta aina lähelle puolta yötä saakka. Valvontapisteinä toimivat Turun seudulla rautatieasema, linja-autoasema, satama, sekä sellaiset alueet, joissa tiedettiin olevan runsaasti taksiliikennettä illan ja yön aikana. Taksivalvontapäivä oli käynnissä samanaikaisesti myös muualla Lounais-Suomen alueella Porissa ja Raumalla.

Turussa taksivalvonnassa jokainen valvontaan osallistunut viranomainen tarkisti takseista vuorolleen oman toimialaansa kuuluvia kohteita. Poliisin tehtävänä valvonnassa oli ajoneuvojen liikennekelpoisuuden ja kunnan tarkastaminen, kuljettajan ajokunnon tarkastaminen alkometri- puhalluskokeella, ajoneuvon luvanvaraiseen liikennekäyttöön rekisteröinnin tarkastaminen, taksiliikenneluvan voimassaolon tarkastaminen, kuljettajan ajo-oikeuden tarkastaminen, sekä se, että kuljettajan ja liikenneluvan haltijan tiedot olivat asiakkaan nähtävillä tarkistushetkellä.

Traficomien vastuulla valvonnassa kuuluivat hintatietojen asianmukaisen esittämisen tarkastaminen ja sen tarkastaminen, että ajoneuvo on varustettu taksamittarilla tai muulla vastaavalla laitteella tai järjestelmällä. Verohallinto keräsi valvonnassa tietoja kuljettajista ja taksiyrityksistä, yrityksen työntekijämääristä ja palkkauksesta, sekä havaintoja taksamittareiden ja muiden sovellusten käytöstä. Aluehallintovirasto eli AVI taas valvoi työsuojelutarkastuksissa työnantajan toimintaa ja sitä, että työsuhteen vähimmäisehtoja noudatetaan. (Taksiliikenteen valvontaisku osoitti lukuisia puutteita Lounais-Suomessa, Poliisi 2022). AVI ei osallistunut Turussa 28.10.2022 järjestettävään taksivalvontaan.

8.1 Traficomin, Verohallinnon ja poliisin yhteisvalvonta Turussa

Omien havaintojeni mukaan taksiliikenteen valvonta kyseisenä päivänä oli erittäin sujuvaa ja yhteistyö eri viranomaisten välillä toimi hyvin. Valvontaa suoritettiin hyvässä hengessä yhteisvoimin, jolloin jokainen viranomainen tuki toisensa toimintaa tarvittaessa.

Poliisi hoiti ajoneuvon pysäyttämisen ja puhalluskokeen suorittamisen jälkeen lupien pyytämisen ja tarkastamisen, sekä mahdollisten seuraamusten määräämisen ilmenneiden rikkomusten tai puutteiden vuoksi, jonka jälkeen muut viranomaiset jatkoivat omien toimialueidensa kohteiden tarkistamisella. Jokaisella viranomaisella oli oma selkeä roolinsa ja tilansa suorittaa oman toimialansa ja toimivaltansa edellyttämää valvontaa.

Kyseinen valvontatilanne näyttäytyi sujuvana ja yksittäisen ajoneuvon tarkastaminen suoritettiin kohtuullisessa ajassa kaikkien viranomaisten osalta, jolloin tarkistettava taksi ei joutunut olemaan poissa työtehtävistään kohtuuttoman pitkää aikaa. Siinä tilanteessa, kun poliisi joutui antamaan esimerkiksi taksinkuljettajan tietojen puutteellisesta esittämisestä liikennevirhemaksun kuljettajalle, valvontatilanne vei hieman pidemmän aikaa. Tämä kuitenkin ymmärrettiin pääosin myös taksinkuljettajien puolesta hyvin.

Pidän itse kyseistä valvontapäivää onnistuneena ja hyvänä kokemuksena. Valvonnan tarpeellisuus näkyi konkreettisena siten, että takseja oli liikenteessä paljon ja joitakin puutteita havaittiin, joiden takia jouduttiin määräämään erilaisia seuraamuksia poliisin toimesta.

8.2 Yhteisvalvonnan tulokset

Pääosin valvonnan tuloksena voitiin todeta, että liikenneturvallisuuden osalta ei juurikaan ollut huomautettavaa. Liikenneturvallisuutta vaarantavia seikkoja ei havaittu: ajoneuvokalusto oli hyväkuntoista ja liikennekelpoista. Kuitenkin muuta huomautettavaa löydettiin lähes joka toisesta taksista. (Taksiliikenteen valvontaisku osoitti lukuisia puutteita Lounais-Suomessa, Poliisi 2022.)

Kyseisessä valvonnassa Lounais-Suomen alueella tarkistettiin yhteensä 87 taksia, joista 40:ssä oli huomautettavaa. Poliisi kirjoitti valvonnan aikana yhteensä 14 liikennevirhemaksua. Pääasiassa niitä kirjattiin siksi, että kuljettajan nimi ei ollut asiakkaan nähtävillä. Lisäksi asiasta annettiin yli 20 suullista huomautusta. (Taksiliikenteen valvontaisku osoitti lukuisia puutteita Lounais-Suomessa, Poliisi 2022)

Taksiliikennettä harjoitettaessa ajoneuvossa tulee olla mukana taksiliikennöintiin oikeuttava asiakirja tai sen jäljennös. Tässä valvonnassa liikennelupien mukana pitäminen oli viittä tapausta lukuun ottamatta hoidettu asianmukaisesti. Taksiliikennelupa esitettiin joko paperilla tai sähköisesti pyydettyäessä. Liikennelupa tai selvitys ilmoituksenvaraisesta taksiliikenteen harjoittamisesta puuttui

viidestä taksista, mistä seuraamuksena on aina liikennevirhemaksu. (Taksiliikenteen valvontaisku osoitti lukuisia puutteita Lounais-Suomessa, Poliisi 2022)

Toteutettu valvonta osoitti asioiden olevan pääosin kunnossa, mutta pieniä puutteita havaittiin olevan suhteellisen paljon: ”*Noin joka kolmannessa valvonnassa tarkastetusta taksissa havaittiin puutteita tietojen esittämisessä, lähinnä kuljettajan nimitiedon esillä pitäminen matkustajan nähtävillä oli laiminlyöty kokonaan tai esittämistavassa oli muuten parantamisen varaa*” kertoo Traficommin johtava asiantuntija Pasi Hautalahti. ”*Taksiliikenteen harjoittamisen perusasiat, kuten liikennelupien ja taksinkuljettajien ajolupien voimassaolo sekä ajoneuvon rekisteröinti luvanvaraiseen käyttöön, olivat kunnossa kaikilla tarkastetuilla*” - Pasi Hautalahti. (Taksiliikenteen valvontaisku osoitti lukuisia puutteita Lounais-Suomessa, Poliisi 2022.)

Keskustelun aiheeksi Lounais-Suomen poliisilaitoksen osalta 28.10.2022 järjestetystä valvonnasta nousi se, että valvontaiskun toteutuessa kyseisenä päivänä Raumalla, Porissa ja Turussa, oli paikkakuntien välillä merkittäviä eroja annettujen sanktioiden osalta. Esimerkiksi kuljettajan nimen puutteellisesta esittämisestä asiakkaalle tulisi määrätä liikennevirhemaksu, mutta osassa paikkakuntia asia käsiteltiin suullisella huomautuksella. Tämän takia annettujen suullisten huomautusten määrä on suhteellisen korkea.

Huomioitavana seikkana Lounais-Suomen poliisilaitoksen toimesta todettiin se, että toimintamallin ei tulisi olla sellainen, että selkeä ja yksinkertainen rike käsitellään eri tavoin samassa valvontaiskussa. Tässä nousee esiin alueelliset valvontakäytännöt ja puuttumiskynnykset, kun verrataan Varsinais-Suomen ja Satakunnan poliisiasemien toimintaa.

Edellä mainittu osoittaa sen, että kun valvontaa suoritetaan, sille ei nykyisellään ole selkeitä ”raameja”, vaan sanktioinnin laatu ja määrä on lähinnä alue- tai asemakohtaista. Tämän vuoksi tehtävän taksiliikenteen valvonnan raameja tulisi mahdollisuuksien mukaan selkeyttää ja yhtenäistää, jotta tulevaisuudessa samasta rikkeestä määrättäisiin mahdollisimman yhdenmukainen sanktiointi poliisiasemasta tai poliisilaitoksesta riippumatta.

Alla yhteenvetona 28.10.2022 Turussa, Raumalla ja Porissa poliisin, Traficommin, sekä Verohallinnon järjestämässä taksiliikenteen valvonnassa määrätyistä sanktioista alla olevan taulukon havainnollistamaan kunkin annetun sanktiotyypin määriä:

Taksivalvonnan tulokset:	
Tarkistettujen ajoneuvojen määrä:	87 kpl
Huomautettavien ajoneuvojen määrä:	40 kpl
Liikennevirhemaksut:	14 kpl
Suulliset huomautukset:	20 kpl

Taulukko 2: Yhteisvalvonnan tulokset. (Tiedot: Lounais-Suomen poliisilaitos)

Yllä oleva taulukko osoittaa sen, että 47:ssä tarkistetussa taksissa oli kaikki vaadittavat seikat kunnossa. Kuitenkin huomautettavaa löytyi 40 taksista. Joistakin takseissa olevista puutteista määrään seurauksena päiväsakkoja, joiden tarkkaa määrää ei ollut saatavilla.

9 YHTEENVETO JA POHDINTA

Opinnäytetyöni tarkoituksena oli tuoda lisää tietoisuutta taksiliikenteen valvonnasta poliisin päivittäisen toiminnan tueksi ja edesauttaa valvonnan suorittamista osana poliisin suorittamaa päivittäistä liikennevalvontaa. Koen, että tässä opinnäytetyössä on esitelty kattavasti oleelliset tiedot ja seikat taksiliikenteestä ja siinä sovellettavasta lainsäädännöstä, sekä säädöksistä. Aihetta olisi mahdollista toki laajentaa vielä tässä opinnäytetyössä käsitellystä näkökulmasta, mutta halusin pitää opinnäytetyön suhteellisen tiiviinä ja selkeänä. Koen, että tämän opinnäytetyön avulla lukija saa peruskäsityksen taksiliikenteen valvonnasta.

Vaikka aiheen valinta oli itselleni helppo, koitui luotettavan tiedon löytäminen suhteellisen haasteelliseksi opinnäytetyön materiaalia kasatessa. Tietoa oli saatavilla paljon, mutta sen ajankohtaisuutta joutui kyseenalaistamaan ja pohtimaan, sillä opinnäytetyössä käsitellyn aiheen ja siinä sovellettava lainsäädäntö on kokenut paljon muutoksia suhteellisen lyhyessä ajassa. Kun olin saanut hankittua materiaalia opinnäytetyötäni varten eri lähteistä, oli sitä kuitenkin suhteellisen helppo hyödyntää opinnäytetyötä suunnitellessa ja kirjoittaessa.

Opinnäytetyöprosessi oli itselleni kokonaisuudessaan uusi asia, joka vaati paljon tutustumista opinnäytetyön kirjoittamista käsitteleviin ohjeisiin ja kirjoihin. Opinnäytetyöprosessiin olisi ollut varmasti helpompi tarttua, jos olisi omannut aiempaa kokemusta tieteellisestä kirjoittamisesta, sekä opinnäytetyön rakentamisesta. Poliisiammattikoulun opinnäytetyötä koskevat kurssit tarjosivat kuitenkin kattavasti tietoa opinnäytetyöprosessin aloittamisesta aina sen valmistumiseen saakka.

Tiesin alusta asti haluavani tehdä opinnäytetyön poliisin liikennevalvontaan liittyen ja päätin yhdistää aiheeseen oman entisen ammattini taksinkuljettajana. Opinnäytetyön suunnittelu ja kirjoittaminen oli ajoittain haastavaa, mutta myös opettavainen prosessi.

9.1 Yhteenveto ja pohdinta

Poliisin työtehtäviin kuuluu monia seikkoja, joita taksiliikennettä valvoessa muun liikennevalvonnan ohella tulisi huomioida. Myös opinnäytetyön lopussa oleva osuus toi esiin tarpeen näiden asioiden tuntemiselle ja niihin puuttumiselle.

Sanktioitavaa on löytynyt tähän mennessä tehdyissä taksivalvonnoissa niissä osa-alueissa, jotka kuuluvat poliisin toimialaan ja toimivaltaan. Voidaan siis todeta sen myötä, että poliisin suorittamalle valvonnalle on tarvetta myös tulevaisuudessa. Myös muiden viranomaisten toimialaa koskevissa osa-alueissa on ollut huomautettavaa ja tämän vuoksi taksiliikenteen valvonta on parhaimmillaan, kun sitä toteutetaan useamman viranomaisen yhteistyönä. Tästä huolimatta jokaisen yksittäisen poliisipartion tekemä päivittäinen valvonta on myös merkityksellistä, koska sillä voidaan parhaimmillaan parantaa liikenneturvallisuutta.

Taksiliikenteen lainsäädännön muutosten myötä alan toimintatavat ovat kokeneet suuria muutoksia, joista on suhteellisen vaikea pysyä ajan tasalla oman kokemukseni mukaan. Koenkin sen hyväksi asiaksi, että tässä opinnäytetyössä käsitelty aihe saa jatkuvasti enemmän huomiota ja siinä vallitseviin epäkohtiin puututaan monen eri viranomaisen toimesta yhä voimakkaammin.

Aiemminkin esiin tulleena tavoitteena niin taksiliiton kuin muidenkin viranomaisten osalta on tehdä taksiliikenteen valvonnasta tulevaisuudessa sujuvampaa ja taksimatkoista turvallisempia. Tämän toteuttamiseen tarvitaan tehokasta valvontaa niin poliisiin, kuin muidenkin viranomaisten toimesta. Epäkohtiin on puututtava, jotta niihin saadaan aikaan muutosta.

9.1.1 Dokumenttianalyysi tutkimusmenetelmänä

Dokumenttianalyysi oli käsitteenä itselleni tätä opinnäytetyötä suunnitellessani vielä täysin vieras käsite. Dokumenttianalyysistä löytyikin suhteellisen vähän tietoa, joten kyseiseen tutkimusmenetelmään perehtyminen koitui suhteellisen hankalaksi.

Sain Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyön kurssin ensimmäisessä seminaarissa opinnäytetyön ohjaajiltani palautetta opinnäytetyösuunnitelmaani esitellessä, että laadullinen dokumenttianalyysi voisi olla toimivin tutkimusmenetelmä tälle opinnäytetyölle.

Dokumenttianalyysi on kirjallisten lähteiden analyysia ja sillä saadaan yleensä ilmiöille taustatietoa ja lisänäkökulmia. Dokumenttianalyysin avulla luodaan selkeyttä aineistoon, jotta voidaan tehdä selkeitä ja luotettavia johtopäätöksiä. (Dokumenttianalyysi, Oppariapu 2015.)

Koin dokumenttianalyysin toimivaksi tutkimusmenetelmäksi tässä opinnäytetyössä, sillä opinnäytetyön suunnittelu ja rakentaminen perustui pääosin kirjoitetun tiedon analysointiin ja hyödyntämiseen. Dokumenttianalyysi osoittautui loppujen lopuksi erittäin sujuvaksi tutkimusmenetelmäksi alun vaikeuksien jälkeen.

9.2 Luotettavuus ja eettisyys

Tieteellisen tutkimuksen luotettavuus ja laatu pitää varmistaa. Tutkimustulosten pitää olla luotettavia. Luotettavuutta ei voida saavuttaa ilman suunnitelmallisuutta ja paneutumista laadun valvontaan (Kananen 2017, 173).

Laadullisessa tutkimuksessa luotettavuusarvio jää usein arvion varaan, sillä luotettavuutta ei voida arvioida ja laskea samalla tavalla ja tarkkuudella kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Laadullisessa tutkimuksessa luotettavuus on tutkijan arvioinnin ja näytön varassa, Objektivisen luotettavuuden saavuttaminen on lähes mahdotonta laadullisessa tutkimuksessa. (Kananen 2017, 175.)

Tutkimuksen luotettavuutta voidaan lisätä monilla yksinkertaisilla asioilla, jotka vain täytyy muistaa siinä vaiheessa, kun opinnäytetyötä aloittaa (Kananen 2010, 69). Laadullisessa tutkimuksessa luotettavuutta voidaan pyrkiä parantamaan niin, että kerätään tietoa eri lähteistä ja verrataan eri lähteistä saatua tietoa esimerkiksi omaan tulkintaan tai katsotaan, tuottavatko tietolähteet toisiaan tukevia tuloksia (Kananen 2017, 177).

Tämän opinnäytetyön tiedon hankintaan on käytetty monipuolisesti eri lähteitä, joita ovat olleet esimerkiksi lainsäädäntö. Tämän lisäksi opinnäytetyössä käytetyssä lähdekirjallisuudessa kirjoittajina ovat toimineet alansa asiantuntijat, mikä lisää lähteiden luotettavuutta.

Tämän opinnäytetyön lähteiden luotettavuutta on jouduttu tarkastelemaan erityisellä tarkkuudella, sillä opinnäytetyössä käsitelty lainsäädäntö on kokenut muutoksia ennen opinnäytetyön kirjoittamisen aloittamista ja sen aikana. Opinnäytetyössä on käytetty lähteenä sen kirjoittamisen aikana voimassa olevaa lainsäädäntöä. Lukijan tulee tarkastaa tätä opinnäytetyötä tarkastellessa aina ajan-

kohtainen lainsäädäntö. Sovellettavan lainsäädännön kohdalla jo tapahtuneet muutokset ja mahdolliset tulevat muutokset saattavat omalta osin heikentää opinnäytetyössä käytettyjen lähteiden luotettavuutta.

Luotettavuuden lisäksi myös eettisyyttä tulee tarkastella koko opinnäytetyön kirjoitusprosessin läpi. Eettisyyttä on tarkasteltu tämän opinnäytetyön kirjoitusprosessin suunnitteluvaiheesta. Hyvään tieteelliseen käytäntöön kuuluu, että tutkimuksessa käytetään tieteellisen tutkimuksen kriteerien mukaisia ja eettisesti kestäviä tutkimusmenetelmiä. Tutkimusmenetelmillä tarkoitetaan aineistonkeruuta, analyysi- ja arviointimenetelmiä. (Kananen 2017, 189.)

Huomasin kirjoittamisprosessin edetessä, että itselläni oli joistakin opinnäytetyössä käsitellyistä asioista hyvinkin erilainen käsitys siihen saakka, kunnes perehdyin aihealueeseen enemmän keräessäni aineistoa tähän opinnäytetyöhön. Lainsäädännön huolellinen läpikäynti auttoi hahmottamaan taksialan toimintamalleja ja taksiliikenteessä sovellettavaa lainsäädäntöä paremmin. Olenkin päättänyt muokkaamaan opinnäytetyötä sitä mukaan, kun tietämystä aihealueesta on karttunut enemmän opinnäytetyössä käytettyihin lähteisiin perehtyessä.

9.3 Jatkotutkimus

Tämä opinnäytetyö on toteutettu keskittyen poliisin rooliin osana taksiliikenteen valvontaa. Kuten opinnäytetyöstä ilmenee, taksiliikenteen valvonta on monen eri viranomaisen yhteistyötä. Jatkotutkimusideana aiheeseen liittyen voisi tarkastella näiden muiden eri viranomaisten roolia taksivalvonnan toteuttamisessa. Myös muut viranomaiset kuin poliisi omaavat merkittävän painoarvon taksiliikenteen valvonnan toteuttamisessa ja tämän tutkiminen voisi lisätä tietoisuutta ja auttaa hahmottamaan taksiliikennevalvonnan suorittamisen kokonaisuutta.

Tässä opinnäytetyössä käsiteltävästä aiheesta olisi hyvä myös tuoda materiaalia Poliisiammattikorkeakoulun opintosuunnitelmaan: joko opintosuunnitelmaan kuuluvana pakollisena- tai vapaasti valittavana kurssina, joka voitaisiin esimerkiksi toteuttaa Moodle-alustalla. Taksiliikenteen lainsäädännön ja valvonnan opettamisesta voisi olla merkittävääkin hyötyä tuleville poliiseille.

Myös jatkotutkimuksen aiheen voi luoda taksiliikenteessä sovellettavaan lainsäädäntöön kohdistuvat muutokset: tällöin voisi mahdollisesti tarkastella lakiuudistuksien eroavaisuuksia ja pohtia muutoksien vaikutusta taksialaan ja taksiliikenteenvalvontaan.

LÄHTEET

Hakala, J. 2004: Opinnäyteopas ammattikorkeakouluille. Helsinki, Gaudeamus. Luettu 2.6.2022

Hakala, J. 2022: Hyvä, parempi valmis- opinnäytetyöopas korkeakouluille. Gaudeamus. Luettu 2.6.2022

Poliisi.fi: Taksiliikenteen valvontaisku osoitti puutteita Etelä- ja Keski-Pohjanmaalla. Luettavissa: [Taksiliikenteen valvontaisku osoitti puutteita Etelä- ja Keski-Pohjanmaalla - Poliisi](#) Luettu 2.6.2022.

FINLEX: Laki liikenteen palveluista (9.4.2021/299). Luettavissa: [Laki liikenteen palveluista 320/2017 - Ajantasainen lainsäädäntö - FINLEX ®](#) Luettu 8.6.2022.

FINLEX: Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (60/2022). Luettavissa: [Laki liikenteen palveluista annetun lain... 60/2022 - Säädökset alkuperäisinä - FINLEX ®](#) Luettu 8.6.2022

Valtioneuvoston asetus ammattikorkeakouluista (352/2003). Luettavissa: [Valtioneuvoston asetus ammattikorkeakouluista 352/2003 - Säädökset alkuperäisinä - FINLEX ®](#) Luettu 8.6.2022

Jyväskylän yliopisto 2021: Tutkimusprosessi- aiheeseen perehtyminen. Luettavissa: [Aiheeseen perehtyminen — Jyväskylän yliopiston Koppa \(ju.fi\)](#). Luettu 8.6.2022

Traficom: Taksinkuljettajan ajolupa. Luettavissa: [Taksinkuljettajan ajolupa | Traficom](#) Luettu 7.6.2022.

Traficom: Haluan taksiliikenneyrittäjäksi. Luettavissa: [Haluan taksiliikenneyrittäjäksi | Traficom](#) Luettu 15.6.2022.

Traficom 2021: Taksien hintatietojen esittämistapa muuttuu 1.9. Luettavissa: [Taksien hintatietojen esittämistapa muuttuu 1.9. – hinnastossa oltava esimerkkimatkan hinta | Traficom](#) Luettu 15.6.2022

Liikennefakta: Henkilö- ja tavaraliikenteen luvat. Luettavissa: [Henkilö- ja tavaraliikenteen luvat | Liikennefakta](#) Luettu 15.6.2022

Liikenne- ja viestintäministeriö 2011: Koulu- ja päivähoitokuljetuksia koskeva alkolukkolaki voimaan. Luettavissa: [Koulu- ja päivähoitokuljetuksia koskeva alkolukkolaki voimaan \(valtioneuvosto.fi\)](#) Luettu 15.6.2022

Suomen taksiliitto: Taksiryttäjäys on luvanvaraista. Luettavissa: [Taksiryttäjäys on luvanvaraista – Taksiliiton kotisivut \(taksiliitto.fi\)](#) Luettu 1.7.2022.

Traficom: Taksiiuudistus lisännyt taksien määrää- eniten lisäystä Uudellamaalla, Lapissa ja Varsinais-Suomessa. Luettavissa: [Taksiiuudistus lisännyt taksien määrää – eniten lisäystä Uudellamaalla, Lapissa ja Varsinais-Suomessa | Traficom](#) Luettu 1.7.2022

Liikenneturva: Koulukuljetus- lapselle turvallinen koulumatka. Luettavissa: [Koulukuljetus - lapselle turvallinen koulumatka - Liikenneturva](#) Luettu 20.9.2022.

Opetushallitus, Kuntaliitto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Liikenneturva, Linja-autoliitto, Poliisihallitus, Suomen Taksiliitto, Suomen Vanhempainliitto: Koulukuljetusopas. Luettavissa: [Koulukuljetusopas \(oph.fi\)](#) Luettu 20.9.2022.

Taksilain uudistuksen seuraukset- S. Mäkinen. Luettavissa: [Makinen Satu.pdf \(theseus.fi\)](#) Luettu 26.9.2022.

Taksiliiton tavoitteet hallituskaudelle 2023–2027: [Taksiliitto esite A5-web_aukeamittain.pdf](#) Luettu 5.10.2022

Tietoa jäsenyydestä- Taksiliiton kotisivut. Luettavissa: [Tietoa jäsenyydestä – Taksiliiton kotisivut \(taksiliitto.fi\)](#) Luettu 29.1.2023

Asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista: [Asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista 1256/1992 - Säädökset alkuperäisinä - FINLEX®](#) Luettu 4.10.2022.

Tieteellisen kirjoittamisen ABC- O. Mäkinen 2005. Luettu 5.10.2022

K. Ojasalo, T. Moilanen, J. Ritalahti: Kehittämistyön menetelmät – Uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Sanoma Pro 2015. Luettu 5.10.2022

Traficom- Taksiiuudistuksen tavoite: palauttaa asiakkaiden luottamus turvalliseen kyytiin ja yrittäjien luottamus tulevaisuuteen 2021. Luettavissa: [Taksiiuudistuksen tavoite: palauttaa asiakkaiden luottamus turvalliseen kyytiin ja yrittäjien luottamus alan tulevaisuuteen - Traficom](#) Luettu 5.10.2022

Taksiliikenteen valvontaisku osoitti lukuisia puutteita Lounais-Suomessa: [Taksiliikenteen valvontaisku osoitti lukuisia puutteita Lounais-Suomessa - Poliisi](#) Luettu 1.11.2022

Yhteisvalvonnan tulokset: Lounais-Suomen poliisilaitos 1.12.2022

Dokumenttianalyysi: <https://www.kokonat.fi/dokumenttianalyysi/> Luettu 18.1.2023

J. Kananen- Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Tampereen Yliopistopaino Oy/ Juvenes Print 2010. Luettu 27.1.2023

J. Kananen- Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. Suomen Yliopistopaino Oy/ Juvenes Print 2017. Luettu 27.1.2023

Traficomin toteuttama tutkimus taksien turvallisuudesta: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/liikennepalvelulain-vaikutuksia-seurataan> Luettu 18.1.2023

Laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä: [Laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä 695/2009 - Säädökset alkuperäisinä - FINLEX ®](#) Luettu 18.1.2023

Satu Mäkinen Laurea ammattikorkeakoulu, Turvallisuusjohtaminen YAMK opinnäytetyö 2022- Taksialan uudistuksen seuraukset. Luettavissa: [Makinen_Satu.pdf \(theseus.fi\)](#) Luettu 18.1.2022

K. Kulmala - Käsikirja raskaan liikenteen valvojille. GDESIGN BEST BOOKS 2008. Luettu 18.1.2023

Yassin Alibeto Laurea ammattikorkeakoulu Liiketalous AMK opinnäytetyö 2020- Taksilain uudistamisen vaikutukset ikäihmisten luottamukseen taksiin. Luettavissa: [Opinnäytetyö_Yassin_Alibeto2020 viimeisin 15.6.2020-2.pdf \(theseus.fi\)](#) Luettu 23.1.2022

Liikenne ja viestintäministeriö: Liikennepalvelulain vaikutusarvio: Laki mahdollistaa liikenteen digitalisaatiota. Luettavissa: [Liikennepalvelulain vaikutusarvio: Laki mahdollistaa liikenteen digitalisaatiota \(valtioneuvosto.fi\)](#) Luettu 28.1.2023

Traficom: Taksiliikenneluvan hakeminen ja lupaan liittyvät muutokset. Luettavissa: [Taksiliikenneluvan hakeminen ja lupaan liittyvät muutokset - Suomi.fi](#) Luettu 28.2.2023

Alkolukkolaki (25.8.2016/730). Luettavissa: [Alkolukkolaki 730/2016 - Ajantasainen lainsäädäntö - FINLEX ®](#) Luettu 28.1.2023

Yle 2013: Laissa on aukko- poliisi kiristäisi taksinkuljettajien työaikasäännöksiä. Luettavissa: ["Laissa on aukko" - poliisi kiristäisi taksinkuljettajien työaikasäännöksiä | Yle Uutiset](#) Luettu 28.1.2023

Työaikalaki (5.7.2019/872). Luettavissa: [Työaikalaki 872/2019 - Ajantasainen lainsäädäntö - FINLEX ®](#) Luettu 28.1.2023

Traficom: Taksien tunnistaminen helpottuu- takseissa oltava taksivalaisin toukokuun alusta lähtien. Luettavissa: [Taksien tunnistaminen helpottuu - takseissa oltava taksivalaisin toukokuun alusta lähtien | Traficom](#) Luettu 29.1.2023

Traficom: Katsastusajankohdat ajoneuvoluokittain. Luettavissa: [Katsastusajankohdat ajoneuvo-luokittain | Traficom](#) Luettu 29.1.2023

Kilpailu- ja kuluttajavirasto 2022: Vuoden 2018 taksiuudistus mahdollisti edulliset taksikyydit ja hyvän saatavuuden- asiakkailta kuitenkin vaaditaan enemmän. Luettavissa: [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Policy Brief 3/2022: Vuoden 2018 taksiuudistus mahdollisti edulliset taksikyydit ja hyvän saatavuuden – asiakkailta kuitenkin vaaditaan enemmän \(kkv.fi\)](#) Luettu 4.2.2024

Kela 2022: Taksimatkat. Luettavissa: [Kelan korvaama taksimatka | Kela](#) Luettu 4.2.2023

Liikenne- ja viestintäministeriön muistio 2022: Liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutukset [Liikenne- ja viestintäministeriö Mahti-asiakirjamalli \(lvm.fi\)](#)

Traficom 2021 – Perustelumuistio: taksimatkasta matkustajalle ilmoitettavat tiedot ja hintatietojen esilläpito. Luettavissa: [taksimatkahinta Perustelumuistio.pdf \(traficom.fi\)](#) Luettu 4.2.2023

Traficom 2020: LIITE 2 Tieliikennelain merkkiryhmän A liikennemerkkien mitoitus. Luettavissa: [Liite 2 Tieliikennelain merkkiryhmän A liikennemerkkien mitoitus.pdf \(traficom.fi\)](#) Luettu 5.2.2023

Oppariapu: Dokumenttianalyysi. Luettavissa: [DOKUMENTTIANALYYSI – Oppariapu \(wordpress.com\)](#) Luettu 5.2.2023