

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, ajoneuvolakia ja tieliikennelakia. Esitys liittyy pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelman strategiseen kokonaisuuteen Liikennejärjestelmän kehittäminen. Hallituksen ohjelman mukaisesti tavoitteena on korjata taksitoiminnassa havaittuja epäkohtia, ottaen huomioon erityisesti turvallisuus, harmaan talouden torjunta, hinnoittelun läpinäkyvyys sekä taksien saatavuus.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan lisää sääntelyä taksikuljettajan kokeesta ja sen järjestämisestä, taksinkuljettajien vapaaehtoisesta erityisryhmien kanssa toimimista tukevasta kuljettajakoulutuksesta sekä koulutusten järjestämiseen liittyvistä viranomaismenettelyistä. Tavoitteena on laadun ja erityisryhmien turvallisuuden kokemuksen parantaminen.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan myös lisää sääntelyä kaikista taksikyydeistä verovalvontaa varten kerättävistä tiedoista, Y-tunnuksesta taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä, velvoitteesta pitää taksiajossa mukana taksiliikennelupaa tai sen jäljennöstä, kuljettajan vastuusta ajoneuvossa mukana pidettävistä asiakirjoista ja tiedoista sekä pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta sekä niihin liittyvistä viranomaismenettelyistä. Lisäksi tieliikennelakiin ehdotetaan lisättäväksi säännökset taksivalaisimen käytöstä. Tavoitteena on tukea viranomaisvalvontaa ja harmaan talouden torjuntaa sekä helpottaa taksin tunnistamista myös asiakkaan näkökulmasta. Koti- ja matkailupalveluyritysten palvelukokonaisuuteen sisältyvään kuljetustoimintaan ei vaadittaisi jatkossa taksiliikennelupaa.

Liikenteen palveluista annetun lain taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua koskevaa sääntelyä ehdotetaan myös täsmennettävän siten, että kyydeissä olisi käytettävä tiettyä hinnoittelurakennetta ja esitettävä esimerkkimatkan hinta, jollei taksikyydin hinta ole kiinteä. Tavoitteena on lisätä hinnoittelun läpinäkyvyyttä ja parantaa asiakkaiden mahdollisuuksia arvioida taksimatkan hintaa. Lisäksi enimmäishintojen asettamisvaltuutta koskevia säännöksiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että ne koskisivat jatkossa vain erityisryhmille suunnattuja lisäpalveluja. Samalla lakiin esitetään lisättäväksi taksiyrityksiä ja välityskeskuksia koskeva hintatietojen toimitusvelvollisuus sekä täsmennettäväksi, mitä tietoja palvelujen tarjonnasta ja kysynnästä on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Tavoitteena on parantaa viranomaisten mahdollisuuksia muodostaa luotettava kuva taksipalvelujen hinnoista ja saatavuudesta.

Taksamittareita ja muita laitteita tai järjestelmiä koskeva sääntely siirrettäisiin ajoneuvolaista liikenteen palveluista annettuun lakiin ja samalla täsmennettäisiin, milloin on käytettävä taksamittaria taksikyydin hinnan määrittelyyn. Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin velvoite käyttää jatkossa kaikissa takseissa joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka kerää taksikyydeistä laissa edellytetyt tiedot verovalvontaa varten. Tavoitteena on harmaan talouden torjunnan tukeminen sekä kansallisen taksamittarisääntelyn täsmentäminen EU-sääntelyyn liittyvän tulkintaepävarmuuden poistamiseksi.

Laki liikenteen palveluista annetun lain ja laki tieliikennelain 155 ja 171 §:n muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2021 alussa ja laki ajoneuvolain muuttamisesta 1.6.2021.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	7
2 Nykytila ja sen arviointi.....	8
2.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu.....	8
2.2 Taksipalvelujen saatavuus.....	11
2.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla.....	14
2.4 Taksipalvelujen hinnoittelu.....	20
2.5 Muut korjaustarpeet	24
3 Tavoitteet	25
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	28
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	28
4.1.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu.....	28
4.1.2 Taksipalvelujen saatavuus.....	31
4.1.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla.....	31
4.1.4 Taksipalvelujen hinnoittelu.....	33
4.1.5 Muut korjaustarpeet	35
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	36
4.2.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu.....	36
4.2.2 Taksipalvelujen saatavuus.....	39
4.2.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla.....	39
4.2.4 Taksipalvelujen hinnoittelu.....	43
4.2.5 Muut korjaustarpeet	45
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	47
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	47
5.1.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu.....	47
5.1.2 Taksipalvelujen saatavuus.....	51
5.1.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla.....	51
5.1.4 Taksipalvelujen hinnoittelu.....	54
5.1.5 Muut korjaustarpeet	56
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	56
6 Lausuntopalaute.....	62
7 Säännöskohtaiset perustelut	70
7.1 Liikennepalvelulaki.....	70
7.2 Tieliikennelaki	91
7.3 Ajoneuvolaki.....	92
8 Lakia alemman asteinen sääntely	92
9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset.....	93
10 Toimeenpano ja seuranta	94
11 Suhde muihin esityksiin.....	95

HE 176/2020 vp

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	96
LAKIEHDOTUKSET	109
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	109
2. Laki tieliikennelain 155 ja 171 §:n muuttamisesta.....	120
3. Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	121
RINNAKKAISTEKSTIT	122
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	122
2. Laki tieliikennelain 155 ja 171 §:n muuttamisesta.....	141
3. Laki ajoneuvolain muuttamisesta.....	143

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Liikennepalvelulaki ja markkinasääntely

Laki liikenteen palveluista (320/2017), (jäljempänä *liikennepalvelulaki*), joka tuli voimaan vaiheittain vuoden 2018 ja 2019 aikana, kokosi yhteen valtaosan liikennemarkkinoita koskevasta lainsäädännöstä. Siihen yhdistettiin merkittävä osa tieliikenteen henkilö- ja tavaraliikennettä koskevista säännöksistä. Samalla kevennettiin sääntelyä taksiliikenteessä.

Taksiliikenne oli aiemmin tiukasti säänneltyä ja alan kasvua rajoitti kuljettajapula ja alueellisten taksilupien määrä sääntely. Uusien toimijoiden oli vaikea päästä markkinoille ja olemassa olevan liiketoiminnan kasvattaminen ja kehittämismahdollisuudet olivat rajoitettuja. Liikennepalvelulain myötä taksilupien määrä sääntelystä, palvelujen enimmäishintasääntelystä sekä päivystys- ja asemapaikkavelvoitteista luovuttiin. Myös taksilupien autokohtaisuudesta luovuttiin. Liikennepalvelulain myötä yritykset päättävät itse toimintansa laajuuden, toiminta-alueen ja -ajat sekä hinnat. Velvoitteesta käyttää taksamittaria kaikissa taksikyydeissä luovuttiin uudentyypipisten digitaalisten palvelujen mahdollistamiseksi.

Liikennepalvelulain uudistuksen yhteydessä taksitoiminnan markkinasääntelyyn tehdyt muutokset olivat erittäin merkittäviä pitkään vahvasti säännellyillä ja staattisilla markkinoilla. Markkinat ovat edelleen muutos- ja sopeutumisvaiheessa eivätkä uudistuksen kaikki vaikutukset ole vielä toteutuneet. Sääntelyn vapauttaminen näyttää tavoitellulla tavalla tukeneen taksialaa digitalisaation mahdollisuuksiin tarttumisessa ja uudenlaisia toimintamalleja hakevien pilottihankkeiden käynnistämiseksi. Alakohtaisen sääntelyn merkittävään vähenemiseen on kuitenkin liittynyt myös epävarmuuden lisääntyminen ja uuden sääntelyn toimivuuden arvioimista on pidetty tärkeänä. Liikenne- ja viestintäministeriössä käynnistettiin kesällä 2019 yhteistyössä viranomaisten kanssa taksisääntelyn toimivuuden laaja arviointityö.

Lainsäädäntöhanke liittyy pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelman (10.12.2019) strategiseen tavoitteeseen liikenneverkon kehittäminen (kohta 3.4.1). Hallituksen ohjelman mukaan taksiliikenteen osalta tehdään havaittuihin epäkohtiin liittyvät tarvittavat korjaukset ottaen huomioon erityisesti toiminnan turvallisuus ja harmaan talouden torjunta ja etsien ratkaisuja muuttuneessa tilanteessa esimerkiksi hinnoittelun läpinäkyvyyteen ja taksien saatavuuteen.

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelmassa on taksipalvelujen markkinasääntelyn tarkistamisen ohella useita muitakin taksipalvelujen kehittämisen tavoitteita. Kokonaiskuvan luomiseksi seuraavassa käsitellään lyhyesti joitakin käynnissä olevia taksipalveluihin vaikuttavia sääntely- ja kehityshankkeita, vaikka nämä eivät ole osa tätä hallituksen esitystä.

Julkisesti tuetut taksikuljetukset

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa on myös useita julkisesti tuettuja taksikuljetuksia koskevia kirjauksia: Kela-taksien kilpailutuskäytäntöjen uudelleenarviointi sekä Kelan ja kuntien kuljetuspalveluiden toimivuuden arviointi uuden taksilain aikana ja tästä johtuvien muutosten tekeminen. Hallituksen ohjelman mukaan tietyissä Kelan nyt kilpailuttamissa palveluissa tulisi selvittää siirtymistä rekisteröitymismenettelyyn.

Kansaneläkelaitoksen sairausvakuutuslain (1224/2004) nojalla korvaamat ns. Kela-kyydit sekä kuntien vastuulla olevat sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulainsäädännön mukaiset kuljetuspalvelut kuuluvat sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalalle.

Sosiaali- ja terveysministeriössä on meneillään lainsäädäntöhanke sairausvakuutuslain matkakorvauksia koskevien säännösten muuttamisesta (STM009:00/2020).¹ Osana hanketta valmistellaan Kela-taksien enimmäishintasääntelyn jatkamista nykyisten väliaikaisten säännösten voimassaolon päättymisen 31.12.2021 jälkeiselle ajalle. Hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle syysistuntokaudella 2020.

Sosiaali- ja terveysministeriö on tilannut Kela-taksien kilpailutusikäntöjen ja siihen liittyvien säännösmuutostarpeiden arvioimiseksi ulkopuolisen selvityksen KPMG:ltä. KPMG:n ”Arviointi Kelan hankintamenettelystä taksivälityspalveluissa” valmistui 15.4.2020. Arviointiraportin mukaan Kelan viimeisen kolmen vuoden aikana toteuttamia taksipalvelujen hankintoja voidaan pitää onnistuneena, kun arvioidaan kustannusvaikutukset, palautemäärä kokonaisuutena ja erityisesti kilpailuttamiseen liittyneet taustaosuhteet, joina raportissa on mainittu liikenteen palveluista annetun lain voimaantulo ja siihen liittyneet aikataulupaineet sekä markkinamuutokset. Nykyinen taksihankintojen toimintamalli on turvannut suhteellisen hyvin käyttäjien pääsyn palveluihin. Arviointiraportin mukaan Kelan taksihankintoja voidaan kehittää nykyisen kilpailutusmallin pohjalta ilman tarvetta lainsäädännöllisille muutoksille. Kela voisi seuraavalla hankintakaudella arvioida aluejakoa uudelleen ja pyrkiä kohti useamman välitystoimijan mallia, jolloin tulisi kuitenkin yhtäältä varmistua autojen riittävydestä ja toisaalta palvelujen saatavuuden turvaamisesta. Kelan tulisi myös arvioida kriittisesti nykymallin kilpailutusvaikutukset ja vapaan kilpailun toteutuminen suhteessa autoilijoihin. Kela-takseja koskevan sääntelyn kehittämiseen vaikuttaa myös hallitusohjelman kirjaus monikanavarahoituksen purkamisen valmistelusta. Tähän liittyvä valmistelu on jäänyt sosiaali- ja terveysministeriössä odottamaan sote- ja maakuntauudistuksen etenemistä. Monikanavarahoitusvalmistelun yhteydessä tullaan ratkaisemaan mikä taho tulevaisuudessa järjestää ja korvaa terveydenhuoltoon suuntautuvat matkat, mukaan lukien taksimatkat.

Sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalalla on monenlaista kuntien vastuulla olevia kuljetuksia koskevaa erityislainsäädäntöä. Sosiaalihuoltolaissa (1301/2014), vammaispalvelulaissa (laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista 380/1987), kehitysvammaisten erityishuollosta annetussa laissa (519/1977), sosiaalihuollon asiakkaan asemasta ja oikeuksista annetussa laissa (812/2000) sekä hallintolaissa (434/2003) on keskeiset säännökset sosiaalihuollon asiakkaan oikeuksista, asemasta ja tämän palveluihin liittyvästä prosessista, sekä toisaalta järjestämisvastuulla olevien tahojen vastuista ja velvollisuuksista. Nämä säännökset toimivat myös kuljetuspalvelujen järjestämisen pohjana yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan säännösten kanssa.

Kuntien vastuulla olevien kuljetuspalvelujen kehittämiseksi ja uudistamiseksi on meneillään useita hankkeita. Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaisesti vammaisten henkilöiden sosiaalihuollon erityispalveluja koskeva lainsäädäntö on tarkoitus uudistaa säätämällä uusi vammaispalvelulaki, jolla sovitetaan yhteen laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista 380/1987 sekä laki kehitysvammaisten erityishuollosta 519/1977. Uudistuksen yhteydessä on tarkoitus uudistaa myös kuljetuspalvelua koskevat säännökset siten,

¹Lisätietoja hankkeesta löytyy valtioneuvoston hankeikkunasta <https://stm.fi/hanke?tunnus=STM009:00/2020>.

että liikkumisen tuen uudentyyppinen palvelukokonaisuus käsittäisi perinteisen taksikuljetuksen lisäksi muita joustavampia palvelumuotoja. Meneillään on myös iäkkäiden henkilöiden palveluja koskevan lainsäädännön uudistaminen.

Nykyisin yli 300 kuntaa organisoii kunnan järjestämisvastuulla olevia kuljetuspalveluja, mikä johtaa väistämättä alueellisesti vaihteleviin käytäntöihin. Sosiaali- ja terveydenhuollon järjestelmän kokonaisuudistuksen myötä näiden kuljetusten järjestämisvastuu olisi huomattavasti suuremmilla alueilla ja toimijoiden määrä vähenisi 300:sta noin 20:een. Tämä oletettavasti vaikuttaa siihen, miten kuljetuspalvelut järjestetään, hankitaan, toteutetaan ja miten niitä seurataan.

Eduskunta hylkäsi keväällä 2019 kansalaisaloitteen vammaispalvelujen kilpailuttamisen kieltämisestä. Samalla edellytettiin, että vammaisten henkilöiden osallisuutta palveluidensa järjestämisessä entisestään parannetaan. Hankintalainsäädäntö mahdollistaa asiakaslähtöisen palvelujen hankkimisen, ja ministeriöt ovat edistäneet tätä asiaa suhteessa kuntiin. Vuoden 2019 aikana järjestettiin koulutuskierros vammaispalvelujen järjestämisestä ja hankinnasta kunnille, palveluntuottajille sekä asiakkaille ja laadittiin kattava materiaalipaketti. Tavoitteena on ollut vahvistaa kuntien osaamista vammaispalvelujen järjestämisessä ja eri järjestämistapojen käyttöön ottamisessa, asiakasosallisuuden tosiasiallisessa toteuttamisessa sekä hankintalainsäädännön soveltamisessa. Koulutukseen on osallistunut yhteensä noin 1 000 henkilöä ja hanke jatkuu vielä vuonna 2020. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL) koordinoi koulutuskierrosta sosiaali- ja terveysministeriön ohjauksessa. Hankkeessa ovat mukana lisäksi työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Suomen Kuntaliitto, Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto (Valvira), aluehallintovirastot sekä vammaisjärjestöjen edustajat.

Vuoden 2020 aikana työskentelee Osallisuustyöryhmä (Työryhmä vammaisten henkilöiden osallisuuden turvaamiseksi vammaispalveluissa). Osallisuustyöryhmä arvioi ja valmistelee säännösehdotuksia vammaispalveluja koskevaan lainsäädäntöön, erityisesti vammaisten henkilöiden osallisuutta sekä oikeussuojakeinoja koskevista näkökulmista.

Vammaisten henkilöiden henkilökohtaisen budjetoinnin kokeiluhankkeessa kehitetään henkilökohtaisen budjetoinnin järjestämistavan (HB) Suomen malli ja tuotetaan esitys tarvittavasta lainsäädännöstä. Hankkeen toimikausi on 2020–2021. Hankkeen tavoitteena on vahvistaa vammaisen henkilön itsemääräämisoikeutta, osallisuutta ja valinnan mahdollisuuksia palvelujen suunnittelu- ja toteuttamisprosessissa siten, että apua ja tukea on saatavissa joustavasti elämän eri tilanteisiin ja yksilöllisiin tarpeisiin. Hanke koostuu sekä valtakunnallisesta että alueellisesta kehittämistyöstä. Sosiaali- ja terveysministeriö myöntää valtionavustusta alueellisiin hankkeisiin yhteensä enintään 3,3 miljoonaa euroa.

Kuluttajansuojasääntely

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelmassa on osana Oikeusvaltion kehittämisen strategista kokonaisuutta asetettu tavoite ajantasaistaa kuluttajansuojaa etenkin palveluiden osalta. Oikeusministeriön asettama työryhmä esittää mietinnössään², että kuluttajansuojalakiin (38/1978, jäljempänä *KSL*) lisättäisiin uusi luku (*KSL* 9 a) eräistä henkilöön kohdistuvista palveluista sekä säädettäisiin uusi laki asiakkaansuojasta julkisyhteisön järjestämissä ja muissa muun kuin elinkeinonharjoittajan tarjoamissa eräissä henkilöön kohdistuvissa palveluissa (asiakkaansuojalaki). Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi muun muassa sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksulakia.

² Oikeusministeriön mietintöjä ja lausuntoja 2020:3 [<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-259-922-3>].

Henkilöön kohdistuvilla palveluilla tarkoitettaisiin mietinnön mukaan esimerkiksi liikennepalvelulain 4 §:ssä tarkoitettuja taksiliikenteen palveluja. Nykyisin kuluttajien taksiliikenteen palvelujen viivästys- ja virhetilanteisiin sovelletaan käytännössä niitä esineisiin kohdistuvia palveluja koskevan KSL 8 luvun säännöksiä, joiden katsotaan ilmentävän yleisiä sopimusoikeudellisia periaatteita.

Uudessa KSL 9 a luvussa säädettäisiin muun muassa palvelun suoritustavalle ja laadulle asetettavista vaatimuksista sekä kuluttajan oikeuksista ja velvollisuuksista palvelun viivästys- ja virhetilanteissa. Palvelu tulisi suorittaa ammattitaitoisesti ja huolellisesti sekä ottaen huomioon tilaajan edut. Palvelun tulisi lisäksi vastata laissa tai viranomaisen päätöksessä asetettuja vaatimuksia. Mietinnössä ehdotetaan myös, että KSL 12 luvun 1 §:n säännös välittäjän vastuusta laajennettaisiin koskemaan uuden 9 a luvun soveltamisalaan kuuluvia palveluja. Tämän mukaisesti taksivälityskeskukset voisivat joutua vastuuseen kuluttajalle sopimuksen täyttämisestä. Vastuuta ei kuitenkaan syntyisi, jos kuluttaja sopimusta tehtäessä olisi ollut selvillä siitä, että välittäjä toimii toisen lukuun ja miten tämä vaikuttaa hänen oikeuksiinsa sekä siitä, kuka on hänen sopimusosapuolensa taksipalvelua koskevassa sopimuksessa.

Asiakkaansuojalaki koskisi muun muassa kunnan, valtion ja Kansaneläkelaitoksen järjestämiä, tuottamia tai ostopalveluna hankkimia KSL 9 a luvun soveltamisalaan kuuluvia, luonnollisille henkilöille tarjottavia palveluja. Laissa säädettäisiin esimerkiksi tällaisessa palvelussa olevan virheen seuraamuksista, kuten vahingonkorvauksesta. Asiakasmaksuja koskeviin lakeihin ehdotetaan muutosta, jonka perusteella asiakkaalla olisi oikeus vaatia, että virhe oikaistaan ilman hänelle aiheutuvia lisäkuluja tai jos virhettä ei voida oikaista, vaatia asiakasmaksun palautusta virhettä vastaavalta osalta. Palvelun järjestäjä olisi vastuussa virheestä, ostopalvelujen osalta myös palvelun tuottaja. Palvelua pidettäisiin virheellisenä, jos sitä ei suoritettaisi laissa säädettyjen tai viranomaisen asettamien vaatimusten taikka ostopalvelusopimuksen tai muun vastaa- van järjestelyn mukaisesti sekä muutoin ammattitaitoisesti ja huolellisesti.

Asiakkaansuojalakia voitaisiin soveltaa esimerkiksi niihin takseilla suoritettaviin kuljetuspalveluihin, joiden osalta kunnilla on järjestämisvastuu, kuten vammaispalvelulain (380/1987), sosiaalihuoltolain (1301/2014) ja perusopetuslain (628/1998) nojalla suoritettaviin kuljetuksiin. Ns. Kela-taksien osalta on epäselvää, onko Kelaa pidettävä sairausvakuutuslain (1224/2004) mukaan korvattavien taksimatkojen järjestäjänä vai onko sen tehtävänä ainoastaan korvata kyseinen matka. Ensin mainitussa tilanteessa sovellettaisiin asiakkaansuojalakia, jälkimmäisessä KSL 9 a lukua. Asiaa selvitetään jatkovalmistelussa.

Työryhmän mietintö on lähetetty lausuntokierrokselle. Jatkovalmistelu tehdään lausuntopalautteen perusteella loppukesällä 2020 ja lopullinen hallituksen esitys on tarkoitus toimittaa eduskunnalle sen jälkeen.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksen valmistelu aloitettiin säädöshankepäättöksen mukaisesti 28.1.2020.

Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti taksisääntelyn toimivuuden arviointityön jo kesällä 2019 yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston, Verohallinnon ja Kilpailu- ja kuluttajaviraston kanssa. Viranomaisten taksiselvitykset on julkaistu 21.1.2020.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmisteli viranomaisten ja omien selvitystensä pohjalta arviomistion taksisääntelyn toimivuudesta. Arviomistiossa käsiteltiin erityisesti pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelmassa esille nostettuja teemoja: taksipalvelujen turvallisuus,

hinnoittelu, saatavuus ja laatu sekä taksipalveluihin liittyvän harmaan talouden torjunta. Arviomuistio lähetettiin lausunnoille lausuntopalvelu.fi -järjestelmän kautta 30.1.2020. Lausuntoaika päättyi 21.2.2020. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoa laajasti tahoilta, joiden toimintaan tai taksipalvelujen käyttöön valmisteilla olevilla muutoksilla olisi vaikutusta. Lausuntoja saatiin yhteensä 86 kappaletta, mutta osassa lausunnoista kommentointiin vain yksittäisiä arviomuistion osioita tai kysymyksiä. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenvedo. Arviomuistiosta järjestettiin myös julkinen kuulemistilaisuus 10.2.2020, joka videoitiin. Arviomuistiosta saatuja lausuntoja on hyödynnetty hallituksen esityksen nykytilan arvioinnissa sekä toteuttamisvaihtoehtojen kartoituksessa sekä niiden vaikutusten arvioinnissa.

Valmistelun aikana oltiin yhteydessä myös Euroopan komissioon mittauslaitteiden asettamista saataville markkinoilla koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/32/EU (jäljempänä *mittauslaitedirektiivi*) taksamittareihin liittyvien tulkintojen selventämiseksi. Komissiolta saatiin kirjallinen vastaus 10.6.2020.

Lausuntokierrokselle lähetetty lakiehdotus on 17.6.2020 ilmoitettu Euroopan komissiolle teknisii määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimitamisessa noudatettavasta menettelystä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti. Komissio on 18.9.2020 esittänyt lakiehdotukseen huomautuksen³, joiden perusteella taksamittareita koskevaa sääntelyä ja sen perusteluja on hieman täsmennetty.

Luonnos hallituksen esityksestä lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta 11.6.2020. Lausunnot pyydettiin toimittamaan 9.7.2020 mennessä. Taksisääntelyssä haivaituihin epäkohtiin puuttumista on pidetty tärkeänä, minkä vuoksi hallituksen esityksen valmisteluajataulu on ollut ripeä. Lausuntoajan pituutta jouduttiin rajaamaan, jotta hallituksen esitys olisi mahdollista jättää eduskunnalle hankepäätöksen mukaisesti syysistuntokauden alkupuolella siten, että lait voisivat tulla voimaan vuoden vaihteessa. Lausuntoja saatiin tiiviistä lausuntoaikataulusta huolimatta yhteensä 95, joskin osassa lausunnoista kommentoitiin vain yksittäisiä esitysluonnoksen osioita. Rajattu lausuntoaika mahdollisti sen, että lausunnoissa esitettyjä huomioita ehdittiin tiiviistä valmisteluajataulusta huolimatta käsitellä ja ottaa huomioon jatkovalmistelussa.

Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenvedo. Viranomaisten selvitykset, liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistio, arviomuistion lausuntopyyntö, kuulemistilaisuudessa esitetty materiaali, arviomuistiosta saadut lausunnot ja lausuntoyhteenvedo, hallituksen esitysluonnoksen lausuntopyyntö, hallituksen esitysluonnokseen saadut lausunnot ja lausuntoyhteenvedo sekä muut hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella LVM025:00/2019 (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2019>).

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

Taksinkuljettajien koulutusvaatimukset

³ Euroopan komission huomautus 18.9.2020. [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/a523f06a-3480-4e14-bb9e-39f64a678c69/KIRJE_20201013074626.PDF]

Liikennepalvelulaissa ei ole pakollisia koulutusvaatimuksia taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi. Ennen 1.7.2018 voimaan tulleita liikennepalvelulain säännöksiä taksinkuljettajan ajolupaa hakevan tuli suorittaa tietyt vähimmäiskoulutukset ennen kuin ajolupa voitiin myöntää.⁴ Koulutukset sisälsivät myös eri asiakasryhmien kohtaamiseen valmentavaa opetusta ja vuoden 2014 uudistuksen myötä myös käytännön harjoituksia.⁵

Vaikka taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksistä puuttuu pakollinen koulutus, taksinkuljettajan kokeella mitataan taksinkuljettajan perusosaamisen hallitsemista sekä taksiliikenteen keskeisen sääntelyn tuntemusta. Kokeeseen sisältyy myös erityisryhmien palvelutilanteita koskevia kysymyksiä. Lakisääteisen taksinkuljettajan kokeen lisäksi useat välityskeskukset sekä ainakin isoimmat taksiyritykset edellyttävät kuljettajiltaan yrityksen sisäisen koulutuksen käymistä. Markkinoilla olevaan koulutukseen sisältyy yleensä myös erityisryhmien kanssa toimimiseen kouluttavaa opetusta. Välityskeskusten ja taksiyritysten tarjoaman koulutuksen opetussisältöä tai käytännön toteutusta ei säännellä, minkä vuoksi koulutusten opetussisältö ja taso saattavat vaihdella.

Esivalmistelun aikana tehdyn arvioinnin perusteella taksiasiakkaiden turvallisuuden tunne on laskenut liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen, mutta on yleisesti edelleen hyvällä tasolla. Arviointi perustui Liikenne- ja viestintäviraston sekä sen edeltäjän Liikenteen turvallisuusviraston eri vuosina tekemiin kyselytutkimuksiin. Vastaavia tuloksia saatiin taksipalveluiden laatua koskeneista kyselytutkimuksista. Vaikka palveluiden turvallisuutta ja laatua pidetään yleisesti ottaen hyvänä, ministeriön suorittaman arvioinnin yhteydessä huomattiin, että erityisryhmät kokivat voimakkaimmin, että taksipalveluihin liittyvät turvallisuus- ja laatutekijät ovat heikentyneet liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Erityisryhmien kokeman turvallisuuden heikentymisen arvioitiin johtuvan ainakin osittain alalle tulleiden uusien kuljettajien suuresta määrästä ja pakollisten koulutusvaatimusten poistumisesta. Koulutusvaatimusten poistumisen arvioitiin vaikuttavan myös kokemuksiin palvelun laadun heikentymisestä.⁶

Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykset

Liikennepalvelulain 25 §:n mukaan taksinkuljettajan ajolupa myönnetään henkilölle, joka täyttää pykälässä määritellyt vähimmäisedellytykset. Näihin kuuluu muun muassa tiettyjen terveyttä koskevien vaatimusten täyttäminen, taksinkuljettajan kokeen suorittaminen sekä rikos- ja sakkorekisteristä ilmenevä nuhteettomuus tiettyjen laissa määriteltyjen rikoslain (39/1889) teonkuvausten osalta.

Liikenne- ja viestintäviraston tulee ajoluvan myöntämisen yhteydessä muun muassa tarkistaa, ettei ajoluvan hakija ole syyllistynyt sakkorekisteristä ilmeneviin liikennepalvelulain 25 §:n 4 momentissa yksilöityihin tekoihin. Kyseisessä 4 momentissa ei erikseen määritellä, kuinka kauan siinä tarkoitetut teot vaikuttavat ajolupahakemusta koskevaan päätökseen. Liikenne- ja

⁴ Kumottu Laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä (695/2009) sekä lakia tarkentanut valtioneuvoston asetus (825/2009).

⁵ Lakia taksinkuljettajan ammattipätevyydestä sekä sitä tarkentavaa asetusta uudistettiin vuonna 2014. Tällöin lakiin (369/2014) lisättiin erityisryhmien painotusta sekä asetuksessa (380/2014) määriteltyyn opetussisältöön lisättiin vaatimus käytännön opetuksesta.

⁶ LVM (2020). Taksisääntelyn toimivuus. Arviomuistio. 30.1.2020. [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/825f7d48-7ba1-4914-9195-777b898d6e6c/KIRJE_20200522110243.PDF]. Taksipalveluiden turvallisuuden ja laadun nykytilaa ja tehtyjä selvityksiä on käsitelty tarkemmin muistion alaluvuissa 2.1–2.3 (sivut 8–31) ja 6.1–6.3 (sivut 92–98).

viestintävirasto on tulkinnut säännöstä siten, että siihen sovelletaan samaa viiden vuoden määräaikaa kuin pykälän 3 momentissa tarkoitettuihin rikosrekisteristä ilmeneviin tekoihin. Käytännössä tietojen tarkistaminen oikeusrekisterikeskuksen ylläpitämästä sakkorekisteristä ei ole kuitenkaan mahdollista viiden vuoden ajalta. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 50 §:n 2 momentin mukaan oikeusrekisterikeskus ei saa luovuttaa tietoja sakkorekisteristä enää sen jälkeen, kun kolme vuotta on kulunut lainvoimaisen tuomion tai muun lopullisen viranomaisratkaisun julistamisesta tai antamisesta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on ajolupapäätöstä tehdessään tiettyjen laissa määriteltyjen sakkorekisteristä ilmenevien tekojen osalta harkintavaltaa arvioida, tekeekö rikkomus hakijasta sopimattoman toimimaan taksinkuljettajana, muutoin rikkomus on karenssiaikana ehdoton este ajoluvan myöntämiselle.

Korkein hallinto-oikeus katsoi vuonna 2018 antamassaan ratkaisussa⁷, että ehdoton este ajoluvan myöntämiselle viiden vuoden ajan melko vähäisen ajoluparikkeen vuoksi saattaa olla ristiriidassa perustuslaissa turvatun elinkeinovapauden ja perusoikeuksien rajoittamisen suhteellisuusperiaatteen kanssa. Kyseisessä ratkaisussa sovellettiin aikaisemmin voimassa olleen taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain 9 §:ää, jonka mukaan hakijaa ei pidetä sopivana toimimaan taksinkuljettajana, mikäli hän on ajoluvan hakemista edeltäneen viiden vuoden aikana syylistynyt rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta.

Taksinkuljettajan koe

Liikennepalvelulain 25 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan taksinkuljettajan kokeen tarkoituksena on selvittää ajoluvan hakemisen yhteydessä, että kuljettaja kykenee huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta myös käytettävästä ajoneuvosta riippumatta ja ottamaan huomioon matkustajan toimintarajoitukset. Liikennepalvelulain 25 §:n 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kokeen vaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut taksinkuljettajan kokeen vaatimuksia koskevan määräyksen⁸. Kokeessa erityisesti huomioidut aihepiirit ovat liikennepalvelulain mukaisesti matkustajan turvallisuus sekä matkustajan toimintarajoitukset. Kokeen hyväksytty suorittaminen edellyttää, että kokelas saa kummastakin aihepiiristä riittävän pistemäärän.

Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti taksisääntelyn arvioinnin aikana myös taksinkuljettajan kokeen sisältöä ja toimivuutta. Tarkoituksena oli selvittää muun muassa, kuinka laajasti kokeella selvitetään asiakaspalveluun liittyviä turvallisuusnäkökohtia. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan kokeen kysymykset arvioivat kokelaan valmiuksia toimia kuljettajana ja kysymyksissä on myös panostettu toimintarajoitteisten palvelutilanteisiin. Nykyisen mallisessa kokeessa ja kysymyksissä tunnistettiin kuitenkin myös piirteitä, jotka puoltaisivat koemallin tarkistamista.⁹

⁷ KHO:2018:85 [<https://www.kho.fi/fi/index/maatoksia/vuosikirjapaatokset/vuosikirjapaatos/1528105277252.html>].

⁸ Liikenne- ja viestintäviraston määräys Taksinkuljettajan kokeen vaatimukset TRAFICOM/108893/03.04.03.00/2019. [<https://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/454001/45072>]

⁹ Taksinkuljettajan kokeen arviointia on käsitelty laajemmin julkaisussa LVM (2020): Taksisääntelyn toimivuus. Arviomuistio. 30.1.2020, s. 30. [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/825f7d48-7ba1-4914-9195-777b898d6e6c/KIRJE_20200522110243.PDF].

Taksinkuljettajan koetta koskevat lainkohdat on esivalmistelun aikana todettu osin puutteelliseksi ja epätasaiseksi esimerkiksi kokeen määritelmän ja tarkoituksen osalta. Esivalmistelun aikana tuli myös ilmi, että liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen vilppiyritysten määrä taksinkuljettajankokeessa on noussut voimakkaasti. Liikennepalvelulaki ei mahdollista erityisten hallinnollisten seuraamusten määräämistä todennettuissa vilppitapauksissa, minkä arvioidaan laskevan kynnystä vilpin yrittämiseen.

Liikenne- ja viestintävirasto on aloittanut taksinkuljettajan kokeen vaatimuksia koskevan määräyksen uudistamisen.¹⁰ Hankkeen tavoitteena on tarkentaa nykyistä määräystä ja lisätä maininnat muun muassa kokeen suoritusajasta, pistemääristä, kokeessa sallitusta materiaalista sekä menettelystä vilppitapauksista. Määräystä ei kuitenkaan olla antamassa ennen kuin on selvitys liikennepalvelulakiin ehdotettujen täsmennysten voimaantulosta.

2.2 Taksipalvelujen saatavuus

Taksipalvelujen saatavuuden nykytilasta on tällä hetkellä vain vähän tilastotietoa. Saatavuuden nykytilaa on selvitetty pääasiassa kyselytutkimusten avulla. Niiden perusteella valtaosa ihmisistä on tyytyväisiä taksipalvelujen saatavuuteen, mutta tyytymättömyys taksipalvelujen saatavuuteen vaikuttaa jonkin verran lisääntyneen liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Taksipalvelujen saatavuus vaikuttaa olevan heikointa harvaanasutuilla alueilla, mutta tyytymättömyyttä palvelujen saatavuuteen on ollut myös tiheimmin asutuilla alueilla. Erityisryhmät ovat jonkin verran muuta väestöä tyytymättömämpiä palvelujen saatavuuteen. Taksipalvelujen saatavuuteen liittyvien kyselytutkimusten tuloksia on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa arviomuistiossa.¹¹ Kuva taksipalvelujen saatavuudesta on sen verran puutteellinen, ettei sen pohjalta ole mahdollista arvioida, onko joillain alueilla todellisia saatavuushaasteita. Käytettävissä oleva tieto ei siten myöskään mahdollista saatavuutta parantavien toimenpiteiden kohdistamista ongelma-alueille, jos sellainen katsottaisiin tarpeelliseksi.

Taksipalvelujen saatavuustilannetta on pyritty selvittämään valmistelun aikana eri lähteistä myös muilla tavoin kuin kyselytutkimuksilla, mutta luotettavaa kuvaa taksipalvelujen saatavuustilanteesta eri puolilta Suomea ei ole onnistuttu muodostamaan. Osaltaan kyse on siitä, että tosiasiallista saatavuustilannetta on ylipäänsä hyvin vaikea arvioida. Saatavuudella tarkoitetaan lähtökohtaisesti sitä, saako ihminen taksin silloin kuin hän sitä tarvitsee. Tässä mielessä saatavuutta on hyvin vaikea mitata. Tietoa esimerkiksi siitä, kuinka usein ihmiset ovat yrittäneet tilata taksia, mutta eivät ole saaneet sitä, ei ole tällä hetkellä viranomaisten käytettävissä. Tiedossa ei ole, että myöskään toimialan yrityksillä olisi tällaista tietoa ainakaan kootusti. Toisaalta myös olemassa olevien taksipalvelujen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevien tietojen saamisessa viranomaiskäyttöön on ollut haasteita. Liikenne- ja viestintävirasto on yrittänyt saada taksipalvelujen saatavuuteen liittyviä tietoja erityisesti takseja välittäviltä välityskeskuksilta. Tietoja ei kuitenkaan ole saatu siinä laajuudessa ja sillä tarkkuudella, että saatavuustilannetta pystyttäisiin niiden pohjalta luotettavasti arvioimaan.

Arviointi- ja valmistelutyön yhteydessä tarkentuneiden tietojen keräämiseen liittyvien haasteiden vuoksi valmistelutyön kuluessa on arvioitu, onko viranomaisilla nykyisellään riittävät tie-

¹⁰ Liikenne- ja viestintävirasto (2019): Määräyshanke taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista. Julkaistu 2.12.2019. [<https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/maarayshanke-taksinkuljettajan-kokeen-vaatimuksista>]

¹¹ LVM (2020). Taksipalvelujen saatavuuden nykytilaa on käsitelty muistion alaluvuissa 3.1–3.3 (sivut 37–47).

donsaantioikeudet saatavuustilanteen selvittämiseksi. Liikennepalvelulain mukaan taksirytyksillä ja välityskeskuksilla on velvollisuus toimittaa viranomaisille taksipalvelujen saatavuuteen liittyviä tietoja. Liikennepalvelulain 179 §:n 2 momentin mukaan henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajilla, kuten taksirytyksillä ja välityskeskuksilla, on velvollisuus toimittaa harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevia tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle, jotta virasto pystyy hoitamaan sille samaisen pykälän 1 momentissa osoitettuja seurantatehtäviä. Tiedot on toimitettava virastolle määräajoin liikesalaisuuden estämättä ja tietoja voidaan hyödyntää seurantatehtävien lisäksi myös tilastoinnissa ja tutkimuksessa. Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavista tiedoista ja tietojen toimittamisen määräajoista. Kyseisen pykälän säätämiseen johtaneen hallituksen esityksen mukaan liikkumispalveluiden kysynnän ja tarjonnan seurannalla tarkoitetaan esimerkiksi olemassa olevien palvelujen kartoitusta ja kattavuuden arviointia. Hallituksen esityksen mukaan viranomaiselle tulisi toimittaa yksittäisten matkojen toteumatiedoista koostettua tietoa alueittain.¹² Säännöksessä ei kuitenkaan tämän tarkemmin yksilöidä, millaisia tietoja taksirytysten tai välityskeskusten tulisi viranomaisille toimittaa.

Koska tietojen toimittamisvelvollisuutta koskevassa 179 §:ssä ei yksilöidä toimitettavia tietoja, on Liikenne- ja viestintävirasto katsonut, että voi olla ongelmallista vaatia yrityksiä toimittamaan etenkin sellaisia tietoja, joita yritykset eivät kerää automaattisesti muun toiminnan yhteydessä. Jotta viranomaisille muodostuisi parempi kuva taksipalvelujen saatavuudesta, voi kuitenkin olla tarpeen edellyttää yrityksiä keräämään ja toimittamaan myös sellaisia tietoja, joiden kerääminen ei ole tarpeellista niiden oman liiketoiminnan näkökulmasta. Tästä syystä tietojen toimittamisvelvollisuuteen liittyvää säännöstä on tarpeen täsmentää.

Valmistelutyön yhteydessä arvioitiin myös, onko nykyisessä sääntelyssä sellaisia tekijöitä, joka heikentävät taksipalvelujen saatavuutta. Sidosryhmäpalautteesta esiin nousi erityisesti se, etteivät taksirytykset ja välityskeskukset katso enää voivansa sopia ajovuoroista tai asettaa päivystysvelvoitteita taksirytyksille, koska se saatettaisiin katsoa kilpailulain (948/2011) vastaiseksi toiminnaksi.¹³ Liikenne- ja viestintäministeriön taksisääntelyn toimivuutta käsittelevästä arviomuistiosta annettujen lausuntojen valossa vaikuttaa siltä, että taksirytykset välttelevät hilaisten aikojen ajovuoroista sopimista ja pitävät sitä mahdollisten seuraamusten vuoksi riskialttiina.¹⁴ Ongelma ei kuitenkaan näyttäisi liittyvän suoraan voimassa olevaan lainsäädäntöön, sillä keskenään kilpailevien yritysten voi olla mahdollista sopia ajovuoroista tai päivystyspaikoista, jos järjestely hyödyttää kuluttajia ja on välttämätön tämän hyödyn saavuttamiseksi. Tällainen tilanne voi olla Kilpailu- ja kuluttajaviraston mukaan käsillä silloin, jos taksiautoja ei olisi ajossa riittävästi ilman yhteistyötä.¹⁵ Kilpailulain tulkintaan liittyvä epävarmuus todennäköisesti hälvenee muutamassa vuodessa ilman sääntelymuutoksia, kun kokemus uudesta tilanteesta lisääntyy ja toimialalle syntyy selkeämpi kuva siitä, millaiset menettelyt ovat sallittuja. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on jo päivittänyt taksiliikennettä koskevaa kilpailuohjeistustaan lainvalmistelun aikana ja antanut myös asiaan liittyvää neuvontaa. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on julkaissut

¹² HE 161/2016 vp, s. 156. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_161+2016.pdf].

¹³ Ks. tarkemmin LVM (2020), s. 47 ja 49–51.

¹⁴ Lausunnot löytyvät hankeikkunasta kohdasta Asiakirjat. [<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2019>]. Lausuntoyhteenvedo löytyy osoitteesta https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/159e9483-164e-41b5-9a00-03c7aaddb749/YHTEENVETO_20200428080026.pdf.

¹⁵ Kilpailu- ja kuluttajavirasto (2020): Kilpailuvalvonnan painopisteet taksimarkkinoilla. Päivitetty 4.6.2020. [<https://www.kkv.fi/Tietoa-ja-ohjeita/Matkustaminen-ja-matkan-jarjestaminen/matkustaminen-ja-liikenne/taksimatkat/kilpailuvalvonnan-painopisteet/>].

ensimmäiset liikennepalvelulain voimaantulon jälkeiset välityskeskusten toimintaa koskevat ratkaisut, joissa on käsitelty myös ajovuoroista sopimista. Tapauskäytännön myötä hyväksyttävien ajovuorojärjestelyjen reunaehdoista saadaan koko ajan tarkempi käsitys. Lainsäädännössä voidaan harvoin antaa yksiselitteisiä vastauksia käytännön soveltamistilanteisiin. Tulkintakäytännöt syntyvät väistämättä osin myös viranomaisten ja tuomioistuinten päätösten kautta. Hallitus seuraa tilanteen kehittymistä ja tarvittaessa valmistelee lainsäädäntö- tai muita toimia.

Liikenne- ja viestintäministeriön taksisääntelyn toimivuutta käsitelleessä arviomuistiossa nostettiin esiin mahdollisena ongelmana myös välityskeskuksen rajallinen mahdollisuus varmistaa ennakkoon tilattujen kuljetusten toteutuminen. Kilpailu- ja kuluttajavirastolta saatujen tietojen mukaan ennakkotilauksiin liittyviä kuluttajavalituksia tehdään kuitenkin määrällisesti vähän, eikä asia vaikuttaisi liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistiosta saamien lausuntojen valossa olevan muutoinkaan ongelmallinen. Taksisääntelyyn liittyvät kuluttajansuojakysymykset eivät ole osa liikennepalvelulain muutosesitystä, koska niitä käsitellään osana oikeusministeriössä käynnissä olevaa lainsäädäntöhanketta.

Yhdeksi keinoksi taksipalvelujen saatavuuden parantamisessa ja varmistamisessa on esitetty¹⁶ sitä, että kunnat hankkisivat markkinaehtoisia ja lakisääteisiä taksipalveluja täydentäviä taksipalveluja, kuten esimerkiksi yöpäivystyksiä. Näitä hankintoja on lähtökohtaisesti mahdollista tehdä joko erikseen, jos kunnan taloudelliset resurssit sen mahdollistavat, tai yhdistämällä osaksi muita kunnan kuljetuskilpailutuksia. Tiedossa ei ole, että tällaisia hankintoja olisi juuriin tehty, mutta niille ei ole lainsäädännöllistä estettä. Hankinnan kohteen määrittelyssä tulee kuitenkin huomioida hankintalainsäädännön hankinnoille asettamat reunaehdot.

Erityisesti alueilla, joilla perinteisiä taksipalveluja ei ole kattavasti saatavilla, kuljetuspalveluja voi olla mahdollista kehittää esimerkiksi yhdistelemällä erilaisia tavarankuljetus-, posti- ja henkilökytejä ja parantaa sitä kautta palvelujen saatavuutta. Tämäntapaisten palvelujen kehittämiseksi ei esivalmistelussa tai arviomuistion lausuntokierroksella noussut esille lainsäädännöllisiä esteitä, eikä niitä ole sen vuoksi tämän hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä arvioitu tarkemmin.

Julkisten hankintojen merkitys taksipalveluissa on erittäin merkittävä. Julkisesti tuettujen tai hankittujen taksikuljetusten toteutustapa ja sopimusehdot voivat etenkin harvemmin asutuilla alueilla vaikuttaa merkittävästi myös markkinaehtoisten liikkumispalvelujen saatavuuteen. Julkisesti tuettuihin taksikuljetuksiin liittyviä kysymyksiä ei ole mahdollista ratkaista liikennepalvelulain muuttamisella eikä niitä siitä syystä käsitellä tässä hallituksen esityksessä. Sosiaali- ja terveysministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö käynnistävät yhteistyössä Kuntaliiton sekä muiden viranomaisten ja sidosryhmien kanssa työn julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämiseksi osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteitä. Työssä huomioidaan myös Liikenne- ja viestintäviraston ehdotetun lain nojalla keräämät tiedot taksipalvelujen tarjonnasta ja toteutuneesta kysynnästä ja arvioidaan sen pohjalta toimenpiteitä saatavuuden kehittämiseksi. Tavoitteena on vahvistaa julkisin varoin tuettujen tai hankittujen kuljetusten saatavuutta ja alueellista vaikuttavuutta. Tavoitteena on, että kuljetukset hankitaan jatkossa yhteiskunnan ja asiakkaiden kannalta tehokkaimmalla ja tarkoituksenmukaisimmalla tavalla ja siten, että hankinnat tukevat myös markkinaehtoisten liikkumispalvelujen saatavuutta alueella. Työssä huomioidaan myös liikenteen päästövähennystavoitteet. Edellä mainittujen tahojen työpanoksen lisäksi työssä hyödynnetään myös taloustieteellistä osaamista mm. hankintojen tehokkaan järjestämisen suunnittelussa. Asiakokonaisuus liittyy useiden eri

¹⁶ Ks. esim. HE 161/2016 vp, s. 88.

ministeriöiden ja viranomaisten toimivaltaan, minkä vuoksi valmistelu tehdään laajapohjaisessa yhteistyössä eri toimijoiden välillä.

2.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla

Verohallinto teki ennen liikennepalvelulain voimaantuloa taksitoimialaan kohdistuneessa valvontaprojektissa taksiliiketoiminnan tarkastuksia loppuvuodesta 2015 kevääseen 2017. Reilussa 300 suoritettua verotarkastuksessa havaittiin puutteita yli 60 prosentissa tarkastetuista yrityksistä.¹⁷ Tyypillisimpiä rikkeitä olivat tulojen salaaminen ja yksityiskulujen lisääminen kirjanpitoon. Verohallinnon tarkastuksia kohdistetaan pääosin toimijoihin, joiden osalta eri lähteistä saatuja tietoja analysoimalla on havaittu riski lainsäädännön vastaisesta toiminnasta. Tarkastuskohteet olivat siis valikoitu joukko, eikä niissä ilmenneiden puutteiden yleisyydestä voida tehdä koko alaa koskevia johtopäätöksiä.

Verohallinto pyrki syksyllä 2019 selvittämään taksialalla esiintyvää harmaata taloutta ja liikennepalvelulain vaikutuksia harmaan talouden tilaan ja torjuntaan. Verohallinto havaitsi, että taksialan yritysten maksamien arvonlisäverojen nettokertymä on laskenut useita vuosia peräkkäin ja lasku voimistui liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Arvonlisäverokertymän laskua selitti Verohallinnon arvion mukaan muun muassa taksiautojen hankintojen kasvu, alihankintaosien kasvu sekä polttoaineiden hintojen nousu, eikä arvonlisäverotuksen muutoksia voida arvioida harmaan talouden aiheuttamaksi. Myöskään alustatalouden toimijoihin kohdistuvassa selvityksessä ei havaittu laajamittaista tulonsalausta muuten kuin poikkeustapauksissa. Tiedot taksialan harmaan talouden tilasta jäivät kuitenkin vielä monin osin puutteelliseksi. Selvityksessä todettiin, että liikennepalvelulain muutos sisälsi harmaan talouden kannalta sekä riskejä lisänneitä että niitä vähentäneitä elementtejä. Verohallinnon selvitystyön keskeinen haaste oli se, että liikennepalvelulain voimaantulosta oli kulunut vasta vähän aikaa. Verohallinnolla ei ollut syksyllä käytävissä vielä yhdenkään kokonaisen tilikauden tietoja lakimuutoksen jälkeiseltä ajalta, koska vuoden 2019 veroilmoitukset annetaan vuoden 2020 keväällä. Myöskään käteismaksuihin ja kiinteähintaisiin taksikyyteihin liittyvien kysymysten arvioiminen ei ollut Verohallinnon mukaan mahdollista vuoden 2019 aikana.¹⁸ Liikennepalvelulain vaikutusta taksialalla esiintyvään harmaaseen talouteen on siten vielä vaikea arvioida.

Taksimatkasta kerättävät ja tallennettavat tiedot

Harmaan talouden torjunnan ja valvonnan kannalta tarpeellisten tietojen keräämisestä ja toimitamisesta viranomaisille säädetään liikennepalvelulaissa ja verotusmenettelystä annetussa laissa (1558/1995, jäljempänä *verotusmenettelylaki*). Liikennepalvelulaissa asetetaan välityspalvelun tarjoajalle velvollisuus toimittaa tiedot sen tiedossa olevista korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista. Verotusmenettelylaissa säädetään sivulisen velvollisuudesta toimittaa verotusta varten tarpeelliset tiedot Verohallinnolle. Verotusmenettelylaissa säädetyllä valtuudella Verohallinto määrää tiedonantovelvollisuudesta tarkemmin yleisestä tiedonantovelvollisuudesta antamallaan päätöksellä.¹⁹ Lisäksi kirjanpitolaissa

¹⁷ Verohallinto (2016): Verohallinto on paljastanut harmaata taloutta taksitoimialan tehovalvonnassa. Julkaistu 15.11.2016. [<https://mb.cision.com/Main/3509/2122211/589510.pdf>].

¹⁸ Verohallinto (2020): Näkökulmia taksialan harmaaseen talouteen uuden liikennepalvelulain aikana. Selvitys 1/2020, s. 3–4. [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/0c7a8b71-260b-46e5-8e88-3ef39ed4f374/RAPORTTI_20200121111031.pdf].

¹⁹ Viimeisin päätös on Verohallinnon päätös yleisestä tiedonantovelvollisuudesta, 1124/2019. [<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2019/20191124#Pidp446660544>].

(1336/1997) säädetään yrityksen kirjanpitoaineistosta ja sen säilyttämisestä. Harmaan talouden torjunnan ja valvonnan kannalta tarpeellisten tietojen keräämistä ja viranomaisille toimittamista koskevaa lainsäädäntöä on kuvattu liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa arviomuistiossa taksisääntelyn toimivuudesta.²⁰

Verovalvontaa varten tarvittavien tietojen toimittamiseen ja kirjanpitoaineiston säilyttämiseen liittyvää sääntelyä on jo olemassa melko kattavasti. Verohallinnon yleistä tiedonantovelvollisuutta koskevan päätöksen 20 §:n 1 momentin mukaan liikennepalvelulaissa tarkoitetun välityspalvelun tarjoajan tai sen Suomessa olevan edustajan on ilmoitettava tiedossaan olevat korvaukset, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista. Tiedot annetaan ensimmäisen kerran vuodelta 2020 tammikuun 2021 loppuun mennessä. Vuosittain välityspalvelun tarjoajilta kerättäviä tietoja taksikyydeistä käytetään verovalvonnessa taksiyrittäjien ja taksinkuljettajien ilmoittamien tietojen vertailutietoina. Verohallinto suorittaa myös taksiyrittäjiin kohdistuvia verotarkastuksia. Valmistelun aikana on pyritty selvittämään, liittyykö sivullisen tiedonantovelvoitteen tai verotarkastusten toteuttamiseen erityisiä liikenteen taksisääntelyyn kohdistuvia muutostarpeita. Valmistelun aikana on täsmentynyt, että tällä hetkellä ei ole tarvetta sisällyttää taksisääntelyyn nykyistä laajempaa oma-aloitteista tietojen toimitusvelvollisuutta. Korjattavaksi ongelmaksi on sen sijaan vahvistunut se, että tällä hetkellä kaikista taksikyydeistä ei edellytetä kerättävän ja säilytettävän tietoja riittävän kattavasti ja yhdenmukaisesti, jotta tehokas jälkivalvonta olisi mahdollista.

Verohallinto on arvioinut, ettei verovalvonnan käyttöön kerry tällä hetkellä taksialalta riittävästi tietoa. Erityisesti käteismaksut ovat riskitekijä harmaan talouden näkökulmasta. Taksiliikenteessä käteismaksut ovat yleisiä, ja niiden valvonta on Verohallinnon mukaan liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen hankalampaa, koska perinteisten taksamittarien tuottamaa vertailutietoa ei ole enää yhtä kattavasti saatavilla.²¹ Tehokkaan verovalvonnan toteuttamisen kannalta olisi keskeistä, että tietyt tiedot taksikyydeistä kerättäisiin sähköisessä muodossa tietojen keräämiseen käytettävästä laitteesta, matkan luonteesta tai sen maksutavasta riippumatta, ja säilytettäisiin luotettavalla tavalla.

Taksamittarisääntely

Suomen taksisääntelyä uudistettiin merkittävästi kesällä 2018. Uudistuksen tavoitteena oli muun muassa edistää toimialan digitalisaatiota ja helpottaa uusien toimijoiden markkinoille tuloa. Esimerkiksi taksilupien määrällisistä rajoituksista ja enimmäishinnoista luovuttiin. Samassa yhteydessä poistettiin myös velvoite käyttää taksamittaria kaikissa taksiajoissa. Tavoitteena oli, että esimerkiksi kyydinjakosovellusten kautta toimittaessa taksamittari ei olisi enää pakollinen varuste. Monilla digitaalisilla sovelluksilla on pystytty parantamaan asiakkaan palvelusta saaman tiedon, kuten hinta- ja reititiedon, läpinäkyvyyttä.

Nykyisen ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentin mukaan luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari, jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso. Momentissa

²⁰ LVM (2020) s. 54-55.

²¹ Verohallinto (2020). Ks. myös Verohallinnon Yritysveroysikkö (2019): Verohallinnon Yritysverotusyksikön lausunto taksialan lainsäädännön muutostarpeista Liikenne- ja viestintäministeriön arviolautsuntoa varten. 29.11.2019. [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/d958cc22-8d73-4b7e-8600-8ec90e312314/LAUSUNTO_20200121071312.pdf].

tarkoitettun muun laitteen tai järjestelmän merkitys on kuitenkin jäänyt taksialan toimijoille epäselväksi ja tämän epäselvyyden poistaminen lainsäädäntöä tarkistamalla vaikuttaisi perustellulta. Oulun yliopiston tutkijat ovat selvittäneet, miten Suomen taksamittarisääntelyä on taksialalla tulkittu ja millaisia teknologioita Suomessa käytetään ajoneuvolaissa tarkoitettuna taksamittarina tai muuna vastaavana laitteena tai järjestelmänä. Selvityksen perusteella Suomessa on käytössä ainakin mittauslaitedirektiivin mukaisen vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyn läpikäyneitä taksamittareita, parhaillaan arviointimenettelyssä olevia mittareita, mittareita, joita ei ole kiinteästi asennettu taksiin, internet-pohjaisia kyydinvälitysalustoja sekä matkapuhelimen sovelluskaupasta ladattuja taksamittarisovelluksia.²² Tällä hetkellä ei ole tarkkaan tiedossa, kuinka moni toimija käyttää mittauslaitedirektiivin mukaista taksamittaria ja kuinka moni jotain muuta laitetta. Viranomaisarvioiden mukaan valtaosassa takseja on tällä hetkellä mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävä taksamittari. Erilaisia kyydinvälitysalustoja hyödyntäviä toimijoita on korkeintaan muutama tuhat. Taksamittareita, joita ei ole asennettu kiinteästi taksiin, ja matkapuhelimen sovelluskaupasta ladattuja taksamittarisovelluksia arvioidaan olevan käytössä vähäinen määrä.

Mittauslaitedirektiivissä säädetään siitä, millaisia mittauslaitteita voidaan saattaa sisämarkkinoille myytäväksi ja käytettäväksi. Direktiivin 3 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat määrätä mittauslaitteiden käytöstä mitaustehtävissä, jos ne pitävät sitä perusteltuna yleiseen etuun, kansanterveyteen, yleiseen turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen, ympäristönsuojeluun, kuluttajansuojaan, verojen ja maksujen kantamiseen sekä hyvään kauppatapaan liittyvistä syistä. Jos jäsenvaltio on päättänyt edellyttää direktiivin mukaisen laitteen käyttöä mitaustehtävässä, on jäsenvaltion huolehdittava, että markkinoille saatettavat mittauslaitteet ovat direktiivin vaatimusten mukaisia. Mittauslaitedirektiivi sääntelee laitteiden teknisiä ominaisuuksia, muttei puutu siihen, miten kansallisella tasolla edistetään direktiivissä mainittuja yleiseen etuun liittyviä tavoitteita, kuten kuluttajansuojaa ja verojen kantamista.

Euroopan komissio painottaa liikenne- ja viestintäministeriölle 10.6.2020 toimittamassaan kirjeessä, että kun jäsenvaltio edellyttää taksamittareiden käyttämistä, on tässä tarkoituksessa käytettävien taksamittareiden täytettävä mittauslaitedirektiivissä asetetut vaatimukset. Komissio myös huomauttaa, etteivät muut kuin mittauslaitedirektiivissä tarkoitettujen laitteiden kuulu direktiivin soveltamisalaan. Sitä, kuuluuko jokin laite direktiivin soveltamisalaan, arvioidaan tapauskohtaisesti.²³ Komission mukaan taksamittarien tunnuspiirteinä voidaan pitää sitä, että ne ovat kiinteästi ajoneuvon asennettuja laitteita, jotka toimivat yhdessä merkinantogeneraattorin kanssa ja jotka suorittavat matkan ja ajan mittaamiseen sekä matkan hinnan laskemiseen liittyviä tehtäviä. Komission alustavan arvion mukaan esimerkiksi älypuhelimia ja niiden sovelluksia ei voida yleisesti ottaen pitää taksamittareina, koska niitä ei esimerkiksi ole kiinteästi asennettu taksiin, eivätkä ne välttämättä näytä ja laske hintaa matkan aikana.²⁴

Komissio ei ole tässä vaiheessa käytettävissä olevien tietojen perusteella tunnistanut, että Suomen nykyinen ajoneuvolain säännös muun laitteen tai järjestelmän sallimisesta taksamittareiden rinnalla olisi ilmiselvästi ristiriidassa mittauslaitedirektiivin kanssa. Komissio kuitenkin kehottaa selvittämään sääntelyä siten, että siitä käy selvästi ilmi, että taksamittareiden tulee täyttää mittauslaitedirektiivin vaatimukset. Lisäksi komissio toteaa, että on välttämätöntä varmistua

²² Väyrynen, K. & Lanamäki, A. (2020): Suomen taksamittarisääntelyn monitulkintaisuus. Oulun Yliopisto. [<http://urn.fi/urn:isbn:9789526225500>].

²³ Euroopan komissio 10.6.2020, s. 4.

²⁴ Euroopan komissio 10.6.2020, s. 6.

siitä, ettei kansallisen säännöksen soveltaminen johda epäsuorasti mittauslaitedirektiivin virheelliseen soveltamiseen, ja että sääntelyä olisi syytä selventää muiden laitteiden ja järjestelmien osalta siten, että ne erotetaan selvästi taksamittareista.²⁵ Komission suosituksen perusteella ajoneuvolain nykyistä säännöstä on tarpeen muuttaa siten, että taksamittarin sekä muun laitteen ja järjestelmän eroavaisuudet määritetään riittävän selkeästi, jotta mittauslaitedirektiivin asianmukaisesta toimeenpanosta on mahdollista varmistua. Muun laitteen ja järjestelmän ominaisuudet ja käyttötarkoitus tulisi määritellä siten, ettei ole vaaraa, että ne tulkittaisiin mittauslaitedirektiivissä tarkoitetuksi taksamittariksi.

Voimassa olevaa, edellä kerrotulla tavalla tulkinallista, taksamittarisääntelyä ja tiettyjä sen johdosta markkinoille syntyneitä käytäntöjä voidaan pitää ongelmallisena myös harmaan talouden torjunnan näkökulmasta. Voimassa olevan sääntelyn mukaan esimerkiksi kiinteähintaisissa taksikydeissä ei edellytetä käytettävän minkäänlaista tietoa keräävää laitetta tai tietojen säilyttämistä, jolloin kaikista taksimatkoista ei kerry verovalvonnassa tarvittavia tietoja ainakaan sähköiseen muotoon. Taksiyritys voi ottaa kiinteähintaisia kyytejä, jotka maksetaan käteisellä, jolloin tietoa kyydistä ei välttämättä rekisteröidä mihinkään järjestelmään, koska lainsäädäntö ei siihen velvoita. Tällöin matkasta ei synny valvontaa tukevaa tietoa. Taksiyrityksellä on lakisääteinen velvoite viedä myös käteismaksut kirjanpitoonsa, mutta sen toteutumisen valvonta ilman teknisiä välineitä on haastavaa.

Digitalisaation myötä tietojen kerääminen taksimatkoista esimerkiksi erilaisilla digitaalisilla sovelluksilla on teknisesti yhä helpompaa. Osassa takseja taksamittari on kuitenkin korvattu digitaalisella sovelluksella, joka ei välttämättä mittaa kaikkia taksiajoja tai muutoinkaan kerää samoja tietoja kuin taksamittarit, koska sitä ei ole voimassa olevassa sääntelyssä edellytetty. Toisaalta osassa näistä sovelluksista maksuliikenne tapahtuu sovelluksen kautta, mikä voi osaltaan helpottaa verovalvontaa, sillä digitaalisen maksuliikenteen jälkikäteinen selvittäminen on käteismaksuja helpompaa. Digitaalinen maksuliikenne ei kuitenkaan täysin poista harmaan talouden riskiä eikä taksamittarin Verohallinnolle tuottaman niin sanotun vertailutiedon poistumisesta aiheutuvia valvonnallisia haasteita. Ongelmana on erityisesti se, että lainsäädännössä ei tällä hetkellä edellytetä, että sovelluksilla kerätään ja tuotetaan tietoa kaikista taksiyrityksen ajoista. Lainsäädännössä ei myöskään edellytetä, että digitaalisilla sovelluksilla kerättäisiin ja tuotettaisiin muiden laitteiden kanssa yhtenäisiä tietoja tai tiettyjä tietoja.

Myöskään sovelluskaupasta ladatut taksamittarisovellukset eivät tiettävästi tällä hetkellä tuota kaikkea verovalvonnassa tarvittavaa tietoa, eikä niiden mahdollisesti keräämää tietoa välttämättä säilytetä mahdollista myöhempää tarkastelua varten. Tällaiset taksamittarisovellukset eivät myöskään tyypillisesti osallistu maksuliikenteeseen.

Taksamittarisääntelyn nykytilaa ja sen toimivuutta on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön taksisääntelyn toimivuutta käsittelevässä arviomuistiossa.²⁶

Yritys- ja yhteisötunnus

Liikennepalvelulain mukaan taksiliikennelupa voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle. Elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain (122/1919) 7 §:n mukaan myös luonnollisen henkilön, joka on hankkinut luvan harjoittaa laissa määritettyä elinkeinoa, tulee ennen toiminnan alkamista tehdä kaupparekisterilaissa (129/1979) säädetty perusilmoitus yksityisenä elinkeinonharjoittajana. Perusilmoituksen tekemisen jälkeen elinkeinonharjoittaja

²⁵ Euroopan komissio 10.6.2020, s. 4.

²⁶ LVM (2020), taksimittarisääntelyn nykytilaa on kuvattu erityisesti arviomuistion sivuilla 56–64.

saa yritys- ja yhteisötunnuksen (Y-tunnus) yritys- ja yhteisötietolain (244/2001) mukaisesti. Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä ei tällä hetkellä ole se, että luvanhakijalla olisi Y-tunnus ja hän olisi rekisteröitynyt kaupparekisteriin sekä tarvittaviin Verohallinnon rekistereihin. Rekisteröitymistä koskevaa lainsäädäntöä on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa arviomuistiossa taksisääntelyn toimivuudesta.²⁷

Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen on havaittu, että iso joukko taksiliikenneluvan haltijoista ei ole hankkinut Y-tunnusta taksiliikenneluvan myöntämisen jälkeen. Verohallinnon arvion mukaan tällaisia luvanhaltijoita olisi yli tuhat. Sekä Liikenne- ja viestintävirasto että Verohallinto ovat valmistelun aikana tuoneet esiin, että Y-tunnuksettomuus vaikeuttaa taksialan lupa- ja verovalvonnan kohdentamista. Jos luvanhaltijalla ei ole Y-tunnusta, hänen tietonsa eivät ole mukana raporteissa, joihin perustuen Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa lupavalvontaa ja Verohallinto liiketoiminnan harjoittajien verovalvontaa. Luparekisterissä on siten iso joukko joko ei-toimivia luvanhaltijoita, joihin ei tarvitsisi kohdistaa valvontaa, tai näennäisesti toimimattomia luvanhaltijoita, jotka harjoittavat liiketoimintaa ilmoittamatta siitä Verohallinnolle. Y-tunnuksella on myös suuri merkitys viranomaisten välisessä yhteistyössä ja tietojenvaihdossa.

Taksiliikennelupa-asiakirja ja ajoneuvossa esillä pidettävät tiedot

Liikennepalvelulain 151 § velvoittaa henkilöliikennettä tarjoavaa luvanhaltijaa huolehtimaan siitä, että taksiliikenteessä luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi ovat ajoneuvossa matkustajan nähtävillä. Matkustajan nähtävillä pidettäviin tietoihin ei tällä hetkellä liity kuljettajaan, joka ei ole luvanhaltija, kohdistuvia velvoitteita. Tätä voidaan pitää velvoitteen tehokkuuden kannalta puutteena, koska kulloinkin ajossa oleva kuljettaja voi parhaiten varmistua siitä, että laissa edellytetyt tiedot ovat matkustajan nähtävillä ja myös viranomaiselle esitettävissä. Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen suoritetuissa taksiliikenteen kenttävalvonnissa on havaittu runsaasti puutteita luvanhaltijan ja kuljettajan tietojen esillä pitämisessä. Suoritettujen kenttävalvontojen tuloksia on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa arviomuistiossa taksisääntelyn toimivuudesta.²⁸

Liikennepalvelulain mukainen taksiliikennelupa on yritysکوhtainen, jolloin saman taksiliikenneluvan alla voi liikennöidä usealla ajoneuvolla. Aiemmassa lainsäädännössä taksiliikennelupa oli ajoneuvokohtainen. Liikennepalvelulaki ei velvoita pitämään taksiliikennelupa-asiakirjaa mukana ajoneuvossa. Taksiliikenteen kenttävalvontaa suorittavat viranomaiset ovat tuoneet esiin, että valvonnan tehokasta suorittamista vaikeuttaa välillä se, että valvontatilanteissa kuljettaja ei aina kykene sujuvasti selvittämään, minkä liikenneluvan alla toimii. Asian selvittämiseen menevä aika haittaa erityisesti sellaisten taksien tarkastusta, joiden kyydissä on matkustaja. Valvonnan tehokas suorittaminen olisi tärkeää, koska viranomaisresurssit kenttävalvonnan toteuttamiseksi ovat hyvin rajalliset.

Taksivalaisin

Liikennepalvelulaki ei edellytä ulkoisten taksitunnusten käyttämistä. Sääntelyllä haluttiin madaltaa alalle tulon kynnystä ja tukea myös osa-aikaisen taksitoiminnan syntymistä. Lisäksi uuden sääntelyn seurauksena katsottiin voivan syntyä uudenlaisia palveluita, joissa taksivalaisin tai muun ulkoisen taksitunnuksen käyttö ei ole tarkoituksenmukaista tai tarpeellista. Tak-

²⁷ LVM (2020), s. 56.

²⁸ LVM (2020), s. 17.

sivalaisin tai ns. koulukyytikilpi ovat kuitenkin edelleen edellytyksenä sille, että ajoneuvoa pidetään tieliikennelain (729/2018) liikennesääntöjä sovellettaessa liikennemerkeissä tarkoitettuna taksina. Tieliikennelain 155 §:n mukaan ajoneuvoa ei pidetä tieliikennelaissa säädettyjä liikennesääntöjä sovellettaessa taksiliikenteessä olevana ajoneuvona, kun taksivalaisin on autosta poistettuna tai peitettynä muulla kuin koulukyytiä osoittavalla kuvulla. Esimerkiksi linja-autokaistalla, joka on varattu myös takseille, saa ajaa taksilla vain, jos ajoneuvo on varustettu taksivalaisimella tai koulukyytiä osoittavalla kuvulla tai kilvellä (tieliikennelain liite 3.5., merkki E9.2). Sama koskee pysäköintiä taksiasema-alueella (tieliikennelain liite 3.3., merkki C41), pysäyttämistä taksin pysäyttämispaikalla (tieliikennelain liite 3.3., merkki C42) ja raitiovaunukaistan käyttöä (tieliikennelain liite 3.5., merkki E11.2).

Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen kaikkia sinänsä lain mukaisia takseja ei ole pystytty tunnistamaan takseiksi, koska osalta puuttuvat perinteisten taksien ulkoiset tunnusmerkit. Tämä hankaloittaa viranomaisten suorittamaa kenttävalvontaa ja aiheuttaa riskin siitä, että osa takseista jää kenttävalvonnan ulkopuolelle. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan tunnuksettomien taksien tunnistaminen on hankalaa erityisesti, jos valvontaa suoritetaan pysäyttämällä autoja suoraan liikennevirrasta. Liikenne- ja viestintäviraston arvioiden mukaan noin 15 prosentilla luvanhaltijoista olisi täysin tunnuksettomia takseja. Tunnuksettomien taksiautojen lukumäärän arviointia vaikeuttaa se, että taksiliikennelupa on yrityskohtainen eikä luvan alla toimivien ajoneuvojen määrää rajoiteta tai seurata.

Yrittäjäkoulutus

Liikennepalvelulaissa ei vaadita taksiliikenneluvan myöntämiseksi yrittäjäkurssin suorittamista. Kumotun taksiliikennelain (217/2007) mukaan taksiliikenneluvan hakijan tuli suorittaa pakollinen yrittäjäkurssi sekä läpäistä taksiliikenteen yrittäjäkoe. Kurssin kesto oli vähintään 120 tuntia ja kurssin opetussisältöön tuli kuulua ainakin seuraavia asiakokonaisuuksia: taksitoimialan yleinen kehitys ja taksitoimialaa koskeva lainsäädäntö, asiakaspalvelu, liikenteessä käytettävä auto ja sen varusteet, liikenteen harjoittaminen ja taloudenpito. Liikennepalvelulain 6 §:n mukaan taksiliikenneluvan saaminen edellyttää, että hakija täyttää tietyt henkilöön liittyvät edellytykset, mutta luvan saaminen ei vaadi liiketoimintatietämyksen tai taloushallinnon osaamisen osoittamista.

Verohallinto ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat arvioineet, että liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen taksialalle tulleiden uusien taksiyrittäjien yritystoiminnan harjoittamisen osaamistaso on laskenut, kun pakollinen yrittäjäkoulutus on poistettu.²⁹ Liikennepalvelulain jälkeen taksiliikenneluvan hankkineiden toiminnanharjoittajien puutteellisen tietämyksen pakollisista yritystoiminnan velvoitteista on arvioitu voineen vaikuttaa jonkin verran esimerkiksi verovelvoitteiden laiminlyöntiin.

Taksiliikenteen luvanvaraisuus

Taksiliikenteen lupavaatimus on yksi osa taksialan harmaan talouden torjuntaa. Liikennepalvelulain 4 §:n 1 momentissa säädetään siitä, millaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä tarvitaan taksiliikennelupa. Liikennepalvelulain 4 §:n mukaan taksiliikennelupa, tai henkilö- tai tavara-liikennelupa, tarvitaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä henkilöautolla, paket-

²⁹ LVM (2020). Taksitoimialan harmaata taloutta ja yrittäjäkoulutusta käsitellään alaluvuissa 4.3 ja 4.4 (s. 61–71). Ks. myös Verohallinto (2020), s. 17.

tiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä. Kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla voi esitöiden mukaan viitata toiminnan ammattimaisuuteen³⁰. Liikennepalvelulain esitöiden mukaan ammattimaisena kuljettamisena pidetään kuitenkin vain sellaista toimintaa, jonka tarkoituksena on hankkia kuljetuspalvelun tarjoajalle tuloja ansiotarkoituksessa, elinkeinon harjoittamista varten tai muutoin toimeentuloa varten³¹.

Valmistelun aikana erityisesti taksialalta saadussa lausuntopalautteessa tuotiin esiin, että esimerkiksi sosiaalisen median verkkopalveluissa olisi yleistynyt toiminta, jossa tarjotaan ja markkinoidaan lausunnoissa ammattimaiseksi katsottuja kyytipalveluja maksua vastaan ilman taksiliikennelupaa. Lausunnoissa on esitetty, että sallittujen kimppakyytien ja luvanvaraisen taksitoiminnan rajaa tulisi lainsäädännössä tämän vuoksi täsmentää ja valvontaa tehostaa. Liikennepalvelulain noudattamista valvovat viranomaiset eivät kuitenkaan ole tuoneet esille, että sosiaalisen median ryhmissä tai muutoin harjoitettaisiin laajamittaisesti luvatonta taksitoimintaa tai että sellaiseen toimintaan ei nykyisellä lainsäädännöllä olisi mahdollista puuttua. Viranomaisilta saatujen tietojen mukaan valvontaan käytävissä olevien resurssien niukkuus vaikuttaa kuitenkin käytännössä siihen, missä määrin esimerkiksi sosiaalisessa mediassa tapahtuvaa toimintaa voidaan valvoa. Viranomaisten taksiliikenteen valvonta on tällä hetkellä pääasiassa kenttävalvontaa sekä osa normaalia tieliikenteen valvontaa.

2.4 Taksipalvelujen hinnoittelu

Taksipalvelujen hinnoittelu vapautui liikennepalvelulain voimaantulon myötä. Valtioneuvoston asettamat enimmäishinnat kumoutuivat ja taksiyrietykset saivat oikeuden päättää vapaasti hinnoittelustaan.

Liikennepalvelulakiin sisältyy kuitenkin edelleen jonkin verran taksipalvelujen hinnoittelua koskevia säännöksiä. Liikennepalvelulain 152 §:n 1 momentin mukaan henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan ja välityspalvelun tarjoajan on annettava tieto matkan kokonaishinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut asiaa koskevan määräyksen, jonka mukaan palvelujen hinnasto on esitettävä ajoneuvon oikealla puolella matkustajan helposti havaittavassa paikassa³². Liikennepalvelulain 152 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä taksiliikenteen palvelun kokonaishinnasta, jonka ylittyessä, tai arvioitaessa ylittyvän, palvelusta on sovittava nimenomaisesti. Liikenteen turvallisuusviraston 1.7.2018 voimaantulleen määräyksen mukaan tämä kokonaishinta on 100 euroa³³. Liikennepalvelulain 152 §:n 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi myös asettaa enimmäishinnan yleisimmin käytetyille taksiliikenteen palveluille, jos niiden hintojen nousu on merkittävästi suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin kehitys. Enimmäishintoja koskevaa määräystä ei kuitenkaan ole annettu.

³⁰ Ks. LiVM 3/2017 vp, s. 7.

³¹ HE 161/2016 vp ja LiVM 3/2017 vp.

³² Liikenne- ja viestintäviraston määräys taksimatkastasta matkustajalle ilmoitettavista tiedoista ja hintatietojen esilläpidosta. Annettu 9.12.2019. TRAFICOM/432625/03.04.03.00/2019. [<https://finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/454001/45629>].

³³ Liikenteen turvallisuusviraston määräys taksiliikenteen palvelun kokonaishinnasta. Annettu 17.4.2018. TRAFI/196233/03.04.03.00/2017. [<https://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/454001/44103>].

Taksipalvelujen hinnat ovat liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen nousseet selvästi. Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksin mukaan taksipalvelujen hinnat olivat heinäkuussa 2020 noin 14 prosenttia korkeammalla tasolla kuin ennen lakimuutosta kesäkuussa 2018.³⁴ Viime vuosien hintakehitystä on kuvattu kuviossa 1. Liikenne- ja viestintäviraston laajempaan aineistoon perustuvan hintaseurannan perusteella taksipalvelujen hinnat olivat vuoden 2019 viimeisellä neljänneksellä keskimäärin yhdeksän prosenttia korkeammalla tasolla kuin ennen lakimuutosta. Hinnat ovat Liikenne- ja viestintäviraston seurannan mukaan nousseet lähes kaikissa maakunnissa. Hintojen nousu on ollut voimakkainta kaupunkimaisissa kunnissa.³⁵ Tilastokeskuksen sekä Liikenne- ja viestintäviraston hintaseuranta todennäköisesti yliarvioi jonkin verran hintamuutosten suuruutta³⁶, mutta liikennepalvelulain jälkeisen hintojen nousun voidaan joka tapauksessa arvioida olevan useita prosenttiyksiköitä, mikä on merkittävästi suurempaa kuin muiden kuluttajahintojen tai taksiliikenteen tuotantokustannusten nousu³⁷. Hintojen nousu ei kuitenkaan välttämättä kerro nykytilassa vallitsevista ongelmista, vaan voi olla seurausta siitä, että hinnat ovat asettuneet hinnoittelun vapautumisen jälkeen kysyntää ja tarjontaa vastaavalle tasolle.

Taksipalvelujen hinnoittelun nykytilaa voidaan kuitenkin pitää jossain määrin ongelmallisena hintojen läpinäkyvyyden ja kuluttajien riittävän tiedonsaannin näkökulmasta. Ongelmia esiintyy ennen kaikkea sellaisissa kyydeissä, jotka otetaan kadulta tai taksiasemalta ja joissa matkan kokonaishinnan arvioiminen edellyttää tietoa muun muassa matkan pituudesta ja vallitsevista liikenneolosuhteista. Kyselytutkimusten mukaan noin joka neljäs kuluttaja kokee saavansa liian vähän tietoa taksimatkan hinnasta ennen matkan alkua.³⁸

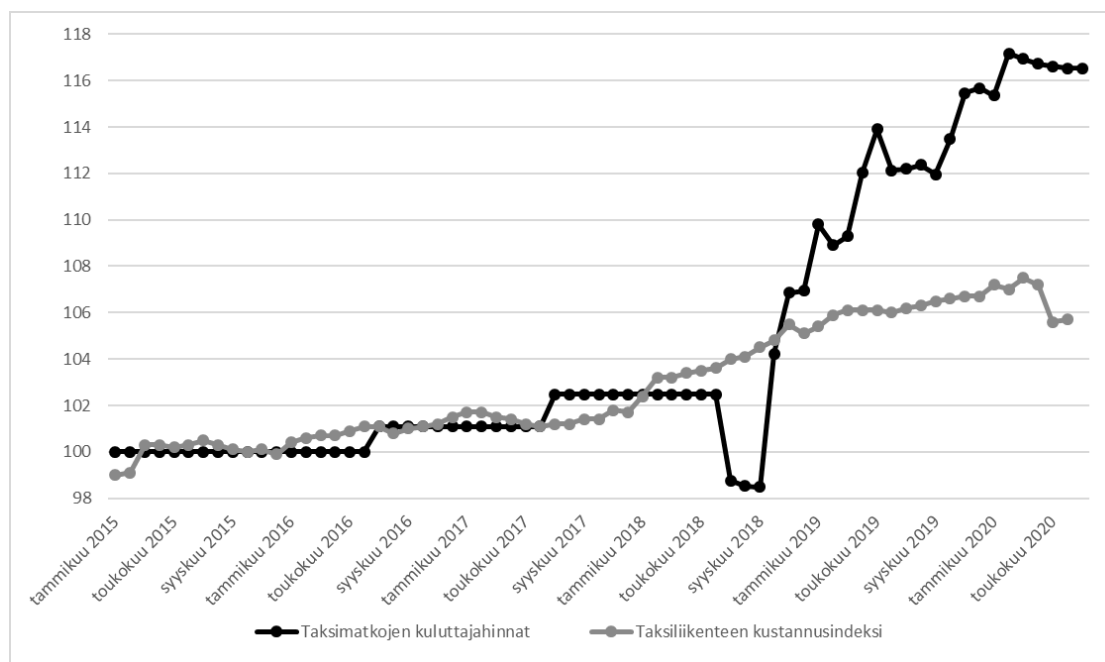
³⁴ Tilastokeskus, Kuluttajahintaindeksi. Viitattu 1.9.2020. [<http://www.stat.fi/til/khi/index.html>].

³⁵ Liikenne- ja viestintävirasto (2020a): Taksiliikenteen hintaseuranta. Päivitetty 28.1.2020. [<https://www.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikenteen-hintaseuranta>].

³⁶ Hintaseuranta-aineistoissa ei ole tietoa niin sanotusta hidasajomaksuista, joita peritään, kun taksi on pysähtyneenä tai ajaa hitaasti esimerkiksi ruuhkan vuoksi. Varsinkin pääkaupunkiseudulla on ollut yleistä, että hidasajomaksusta on luovuttu ja siirrytty veloittamaan sekä aikaa että matkaa samanaikaisesti, ja nämä uuteen hinnoittelurakenteeseen sisältyvät aikamaksut on hintaseurannassa huomioitu. Koska hidasajomaksut puuttuvat vertailuaineistosta, näyttäytyy hintojen nousu todellista suurempana niillä alueilla, joissa hintaseurantaan kuuluvat yhtiöt ovat muuttaneet hinnoittelurakennetta.

³⁷ Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksin mukaan kuluttajahinnat ovat nousseet keskimäärin alle prosentin vuoden 2018 kesäkuun jälkeen. Liikenne- ja viestintäviraston taksiliikenteen kustannusindeksin mukaan taksiliikenteen tuotantokustannukset ovat nousseet vuoden 2018 kesäkuun jälkeen noin neljä prosenttia. Kustannusindeksi löytyy osoitteesta http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Taksiliikenteen_kustannusindeksi/010_tslhi_tau_101.px/.

³⁸ Liikenne- ja viestintävirasto (2020b): Taksiliikenteen vaikutusten seuranta. Traficomien julkaisuja 3/2020, s. 45. [<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Taksiliikenteen%20vaikutusten%20seuranta%20-%20Traficomien%20julkaisuja%203-2020.pdf>].



Kuvio 1. Taksipalvelujen kuluttajahintojen ja tuotantokustannusten kehitys Suomessa vuosina 2015–2020. 2015=100. Lähteet: Tilastokeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto.

Taksiliikenteessä kuluttajien vähäistä tietämystä ja heikkoa neuvotteluasemaa on usein suhteellisen helppo käyttää hyväksi. Taksi tilataan usein kiireessä, jolloin kokonaishinnan arviointiin ja yritysten vertailuun ei ole aikaa. Taksi tilataan usein vieraassa paikassa, mikä voi myös johtaa siihen, ettei arviota kokonaishinnasta pysty tekemään, vaikka hinnoitteluperusteet olisivatkin tiedossa. Taksien hinnoittelumallit ovat tyypillisesti sellaisia, että kokonaishinnan laskeminen on vaikeaa, koska ne sisältävät useita muuttujia ja edellyttävät tietoa muun muassa siitä, onko liikenteessä kyseisellä hetkellä ruuhkaa. On mahdollista, että tulevaisuudessa esimerkiksi kiinteähintaiset kyydit ja tilauksen yhteydessä tarjottavat kokonaishinta-arviot yleistyvät, jolloin hintainformaatioon liittyvät ongelmat vähenevät jo nykyisen sääntelyn puitteissa. Ei kuitenkaan ole todennäköistä, että kadulta tai taksiasemilta otettavat kyydit loppuisivat kokonaan, joten hinnoitteluun liittyvät ongelmat eivät todennäköisesti poistu ainakaan kokonaisuudessaan ilman, että voimassaolevaa sääntelyä muutetaan.

Taksipalvelujen hinnoitteluun liittyvää nykytilaa on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa arviomuistiossa taksisääntelyn toimivuudesta.³⁹ Arviomuistion laatimisen jälkeen on arvioitu täsmällisemmin liikennepalvelulain 152 §:n 5 momentin säännöstä taksipalvelujen enimmäishinnoista, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa enimmäishinnan yleisimmin käytetyille taksiliikenteen palveluille, jos taksiliikenteen palvelujen kokonaishintojen nousu on merkittävästi suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin kehitys. Lainkohtaa voidaan pitää ongelmallisena useasta syystä. Se jät-

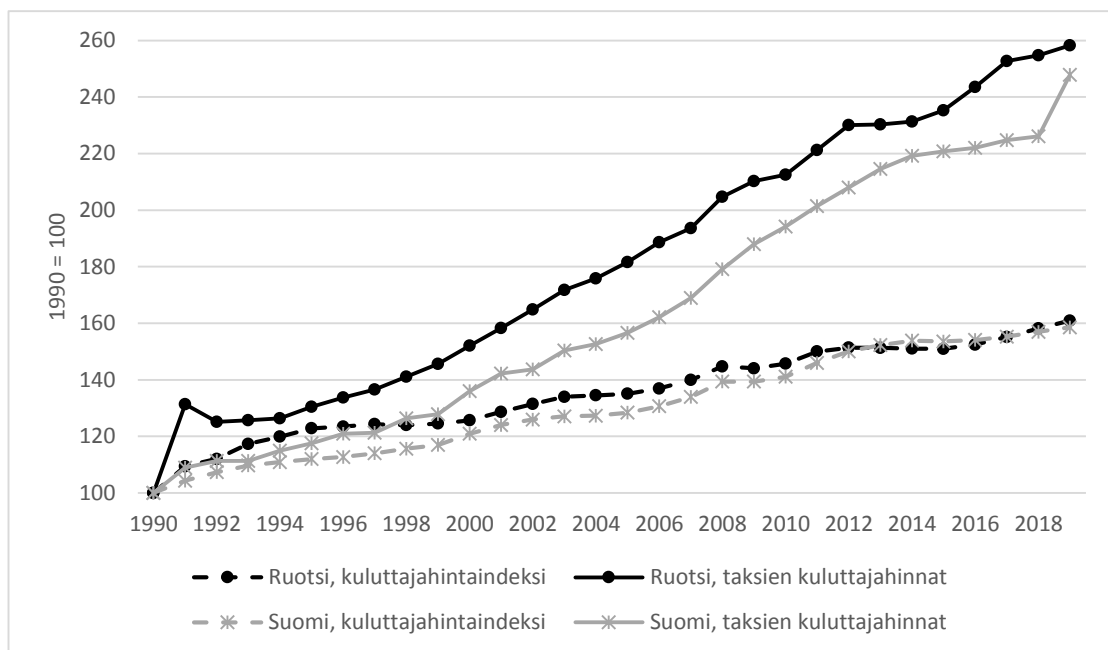
³⁹ LVM (2020). Taksipalvelujen hinnoittelun nykytilaa on käsitelty muistion alaluvuissa 5.1–5.3 (sivut 73–85).

tää ensinnäkin melko avoimeksi sen, missä tilanteissa Liikenne- ja viestintäviraston tulisi asettaa enimmäishinnat. Lainkohdassa tai sen perusteluissa ei tarkemmin määritetä, millainen hintojen nousu voidaan katsoa merkittäväksi tai miten lainkohdassa mainitut yleinen kuluttajahintaindeksi ja taksiliikenteen kustannusindeksi suhteutuvat toisiinsa. Enimmäishintasääntelyllä puututaan perustuslain (731/1999) 15 §:ssä turvattuun omaisuuden suojaan. Erityisesti perusoikeuksiin puututtaessa on ongelmallista, että perusoikeuksia rajoittavan sääntelyn antamista on vaikea ennakoida ja että lainsäädäntö jättää Liikenne- ja viestintävirastolle varsin laajan harkintavallan sen suhteen, määrätäänkö enimmäishinnoista vai ei.

Enimmäishintasääntelyn tarpeen arvioinnin kytkemistä yleiseen kuluttajahintaindeksiin voidaan myös pitää ongelmallisena. Ei ole nähtävissä mitään varsinaista syytä sille, miksi taksipalvelujen hintojen ja yleisten kuluttajahintojen tulisi kehittyä samassa tahdissa. Esimerkiksi taksipalvelujen kustannuskehitys ja kysynnässä tapahtuvat muutokset voivat johtaa siihen, että taksipalvelujen hinnat nousevat muita hintoja nopeamassa tahdissa, vaikka taksiyritysten välillä olisi intensiivistä hintakilpailua. Taksipalvelujen hinnat nousivat viime vuosikymmenten aikana selvästi yleisiä kuluttajahintoja nopeammin sekä Suomessa, jossa hinnat olivat säänneltyjä, että Ruotsissa, jossa hinnoittelu oli vapaata (ks. kuvio 2). Jos taksipalvelujen hinnat olisi Suomessa pidetty enimmäishintasääntelyllä kuluttajahintojen mukaisessa kehitystahdissa, olisi tällä todennäköisesti ollut merkittäviä vaikutuksia esimerkiksi taksipalvelujen saatavuuteen.

Nykyistä liikennepalvelulain 152 §:n 5 momenttia on tulkittu Liikenne- ja viestintävirastossa siten, ettei siinä selvästi määritellä, miten hintasääntelyn tarvetta tulisi arvioida eri markkinasegmenteissä. Siten on mahdollista, ettei Liikenne- ja viestintäviraston mahdollinen enimmäishintasääntely kohdistuisi sellaisiin taksipalveluihin, joissa hintasääntelylle olisi tarvetta esimerkiksi vähäisen kilpailun tai asiakkaiden heikon neuvotteluaseman vuoksi. Heikosti kohdennetusta enimmäishintasääntelystä voi puolestaan seurata, että joistain palveluista peritään edelleen kohtuuttoman suuria hintoja ja joissain toisissa palveluissa enimmäishinnat rajoittavat tarpeettomasti palvelujen tarjontaa.

Taksihintojen kehityksen arviointia on vaikeuttanut se, että Liikenne- ja viestintävirastolla on ollut vaikeuksia saada osalta taksitoimialan toimijoilta tietoja taksimatkojen toteutuneista hinnoista. Tämä on ongelmallista, sillä Liikenne- ja viestintävirastolla on lakisääteinen velvoite seurata taksipalvelujen hintakehitystä ja arvioida tämän seurannan perusteella tarvetta enimmäishintojen asettamiselle. Välityskeskuksella on liikennepalvelulain 15 §:n 2 momentin nojalla velvollisuus toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle kokonaissummat sen tiedossa olevista korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista. Kyseinen velvoite ei kuitenkaan ole riittävä hintakehityksen seurantaan, sillä se koskee vain välityskeskuksen tiedossa olevia korvauksia, eikä kokonaissummien perusteella ole mahdollista arvioida yksityiskohtaisesti palvelujen hintakehitystä. Tällä hetkellä viraston käytössä olevat tiedot eivät mahdollista hintakehityksen arviointia esimerkiksi erilaisissa palvelutyypeissä, eikä näiden tietojen pohjalta voida kohdistaa enimmäishintasääntelyä tiettyihin taksipalveluihin.



Kuvio 2. Yleisen kuluttajahintaindeksin ja taksipalvelujen kuluttajahintojen kehitys Suomessa ja Ruotsissa vuosina 1990–2019. 1990=100. Lähteet: Tilastokeskus ja Statistics Sweden.

2.5 Muut korjaustarpeet

Arviomuistion laatimisen jälkeen tehdyn lainvalmistelun yhteydessä on noussut esille joitakin lainsäädännön käytännön soveltamiseen vaikuttavia lainkohtia, joiden täsmentämistä tämän hallituksen esityksen yhteydessä on pidetty perusteltuna.

Taksinkuljettajan ajoluvan uusiminen

Liikennepalvelulain 26 §:ssä säädetään taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolosta ja uusimisesta. Pykälän 1 momentin mukaan taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä. Kun päätös uudesta ajoluvasta tehdään ennen hakijan aiemman ajoluvan päättymistä, uuden ajoluvan voimassaoloaika lasketaan edellisen ajoluvan voimassaoloajan päättymisestä. Pykälässä ei kuitenkaan säädetä kuinka paljon ennen ajoluvan päättymistä saa hakea uutta ajolupaa. Käytännössä tämä tarkoittaa, että ajoluvan uusimista voisi periaatteessa hakea heti ajoluvan myöntämisen jälkeen. Tällä tavalla ajolupia ketjuttamalla olisi mahdollista saada ajolupa viiden vuoden määräajan sijaan käytännössä lähes 10 vuodeksi. Ajoluvan uusimiseen liittyvä määräaika voisi olla tarpeen myös esimerkiksi tilanteessa, jossa kuljettaja haluaisi uusia päättymässä olevan ajolupansa selvästi ennen kuin täyttää 68 vuotta, jonka jälkeen ajolupa voidaan uusia vain kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Jos kuljettaja hakisi ajoluvan uusimista esimerkiksi heti täytettyään 67 vuotta, hän saisi ajoluvan voimaan viideksi vuodeksi voimassa olevan ajoluvan voimassaolon päättymisestä lukien. Ketjuttamisella voitaisiin hakea etua esimerkiksi ajoluvan uusimisen yhteydessä tehtävään terveydentilan valvontaan liittyvän syyn vuoksi, mitä voidaan pitää lupavalvonnan kannalta ongelmallisena.

Laissa ei tällä hetkellä ole annettu liikenne- ja viestintävirastolle oikeutta myöntää väliaikaisia todistuksia ajoluvasta siinä yhteydessä, kun ajolupa on myönnetty, mutta kuljettaja joutuu vielä odottamaan varsinaista postitse toimitettavaa ajolupakorttia. Kuljettajilla voi kuitenkin olla tarve väliaikaiselle todistukselle esimerkiksi uuteen työpaikkaan liittyvän syyn vuoksi. Liikenne- ja viestintävirasto on alan toiveiden mukaisesti jatkanut aiempaa käytäntöä väliaikaisten todistusten myöntämisestä. Virasto pitää jossain määrin ongelmallisena, että asiasta ei ole täsmällistä sääntelyä lain tasolla, minkä vuoksi sääntelyä tulisi tältä osin selkeyttää.

Koti- ja matkailupalveluyritysten henkilökuljetusten luvanvaraisuus

Liikennepalvelulain 4 §:n 2 momentissa säädetään poikkeuksista taksiliikennelupaa vaativaan ammattimaiseen henkilöiden kuljetustoimintaan. Liikennepalvelulaki sallii ilman taksilupaa tapahtuvan ammattimaisen henkilöiden kuljetustoiminnan, jos kuljetus sisältää konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla tai kyse on kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämästä sosiaali- ja terveystalouteen kuuluvasta kuljetuksesta sen hallinnassa olevalla ajoneuvolla kuljetuspalvelujen saajilta perittävää maksua vastaan. Ennen liikennepalvelulakia voimassa olleeseen taksiliikennelakiin (217/2007) sisältyi poikkeus myös koti- tai matkailupalveluyrityksille, joiden tarjoama kuljetus on osa muuta kokonaispalvelua. Poikkeus päätettiin liikennepalvelulain voimaantulon yhteydessä poistaa, kun taksitoimintaan liittyvää sääntelyä kevennettiin ja lupien määrä sääntelystä luovuttiin. Koti- ja matkailupalveluyrityksille myönnettiin kuitenkin toiminnan luonteesta johtuva lievennys eikä kuljetuksia hoitavilta henkilöiltä vaadita taksinkuljettajan ajolupaa.

Valmistelun aikana havaittiin, että sääntelyssä havaitut puutteet eivät juurikaan liity koti- ja matkailupalveluyritysten kokonaispalvelujen yhteydessä tarjoamiin kuljetuksiin. Suunnitellut lisävelvoitteet eivät kovin hyvin täyttäisi näiden yritysten osalta sääntelylle asetettuja tavoitteita, koska kyse ei ole varsinaisesta taksitoiminnasta. Valmistelun aikana todettiin, että näille aloille tulisi myöntää lisää poikkeuksia taksiliikennelupaan liittyviin uusiin velvoitteisiin. Taksiliikennetoimintaan liittyvistä suunnitelluista lisävelvoitteista arvioidaan aiheutuvan kuljetuksia tarjoaville koti- ja matkailupalveluyrityksille lainsäädännön tavoitteiden kannalta tarpeettomia hallinnollisia ja liiketoiminnallisia kustannuksia ja tätä on tuotu esille myös valmistelun aikana saadussa lausuntopalautteessa. Koti- ja matkailupalveluyritysten tarjoamaan palvelukokonaisuuteen sisältyvät kuljetukset ovat usein vain pieni osa asiakkaalle tarjottavaa palvelua eikä toiminta pääsääntöisesti vastaa taksipalvelujen kanssa samaan kysyntään. Koti- ja matkailupalveluyrityksiä koskevien poikkeusten, ja niiden lisäämisen liikennepalvelulakiin tämän hallituksen esityksen yhteydessä, on toisaalta arvioitu merkittävästi vähentävän lainsäädännön selkeyttä ja aiheuttavan valvoville viranomaisille lisäkustannuksia. Osa koti- ja matkailupalveluyrityksistä saattaa tarjota henkilöiden kuljetuspalvelua myös muutoin kuin osana laajempaa kokonaispalvelua. Tällöin yrityksellä on voimassa olevan sääntelyn mukaan oltava taksiliikennelupa, kuljettajilla taksinkuljettajan ajolupa ja kuljetustoiminnassa on muutoinkin noudatettava taksiliikenteen velvoitteita.

3 Tavoitteet

Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

Vaikka vain osalla tässä esityksessä ehdotettavista toimenpiteistä on ajateltu tavoiteltavan nimenomaan taksiliikenteen turvallisuuden ja laadun parantamista, käytännössä vaikutuksia palvelujen koettuun turvallisuuteen ja laatuun haetaan esityksessä ehdotettavien toimenpiteiden muodostaman kokonaisuuden kautta.

Erityisryhmien kuljettajakoulutustodistuksen ja sen pohjalta tehtävän rekisterimerkinnän tavoitteena on parantaa taksinkuljettajien ammattitaitoa sekä markkinaehtoisessa liikenteessä että julkisesti tuetuissa kyydeissä ja parantaa erityisryhmien taksipalvelujen käyttöön liittyvää turvallisuuden tunnetta sekä laatukokemusta. Laissa säädetyn erityisryhmien kuljettajakoulutusstandardin tarkoituksena on luoda yhtenäinen vähimmäiskoulutustaso, jota olisi mahdollista hyödyntää myös julkisten hankintayksiköiden kilpailutusten vaatimuksissa. Vapaaehtoisen koulutuksen suorittamalla kuljettaja voisi osoittaa hankkineensa taksinkuljettajan perustietoja kattavat valmiudet toimia erityisryhmien palvelutilanteissa. Laissa säädettyä koulutusorganisaation hyväksyntää koskevan vaatimuksen ja koulutusorganisaatioille asetettujen velvoitteiden tarkoituksena on varmistaa koulutussisältöjen vähimmäistaso sekä mahdollistaa koulutusorganisaatioiden ja koulutusten järjestämisen valvonta. Lakitasoisella sääntelyllä pyritään lisäämään koulutusjärjestelmän läpinäkyvyyttä ja siihen kohdistuvaa luottamusta.

Taksinkuljettajan kokeen vaatimusten sekä koetta koskevan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovalvan tarkentamisen tavoitteena on varmistaa, että kokeella pystytään arvioimaan entistä paremmin alalle tulevien kuljettajien perusosaamista ja kykyä toimia erilaisten asiakasryhmien kanssa. Määräyksenantovaltuuksien täsmentämisellä pyritään antamaan Liikenne- ja viestintävirastolle riittävän selkeästi määritelty valtuutus tarkentavan määräyksen antamiseen tarpeelliseksi todetuissa kokeen sisältöön ja järjestämiseen liittyvissä kysymyksissä.

Taksinkuljettajan kokeessa todetun vilpin seuraamussääntelyllä pyritään vähentämään vilppiyrityksiä, lisäämään kokeella tehdyn osaamisarvioinnin luotettavuutta sekä kannustamaan kokeessa mitattavan osaamisen hankkimiseen.

Taksipalvelujen saatavuus

Taksipalvelujen saatavuuden osalta esityksen tavoitteena on, että viranomaisilla olisi uudistuksen myötä nykyistä tarkempi tilannekuva siitä, miten taksipalveluja on saatavilla eri puolilla Suomea ja eri vuorokaudenaikoina. Tilannekuvan tulisi olla tarkkuudeltaan sellaista, että viranomaiset voivat havaita saatavuuden näkökulmasta ongelmalliset alueet ja ajankohdat sekä kohdistaa näihin tarvittaessa saatavuustilannetta parantavia toimenpiteitä.

Harmaan talouden torjunta

Harmaan talouden torjuntaan liittyvillä toimenpiteillä pyritään tukemaan vero- ja lupavalvontaa ja vähentämään sitä kautta harmaan talouden ilmiöitä taksialalla.

Taksimatkoista verovalvontaa varten kerättävien tietojen määrittelyn tavoitteena on parantaa verovalvonnan toteuttamista varmistamalla, että kaikista taksikyydeistä on velvollisuus kerätä samat tiedot sähköisessä muodossa riippumatta tietojen keräämiseen käytettävästä laitteesta, matkan luonteesta tai sen maksutavasta. Tietojen sähköisellä muodolla tuetaan sitä, että viranomaiset saavat tehokkaan verovalvonnan edellyttämiä vertailutietoja verotussääntelyssä tarkoitettulla tavalla. Tietojen tallentaminen ja käsittely sähköisessä muodossa on muihin tapoihin verrattuna huomattavasti luotettavampaa, kustannustehokkaampaa sekä nopeampaa niin taksiryttäjien kuin valvovien viranomaisten näkökulmasta. Tietojen keräys- ja säilytysvelvoitteella tuetaan myös yksittäisiin taksiryttäjiin kohdistettavien ajoittaisten verotarkastusten toteuttamista ja taksiryttäjien tasapuolista verotuskohtelua. Tietojen keräämiseen liittyvän taksamittareita sekä muita vastaavia laitteita ja järjestelmiä koskevan sääntelyn tavoitteena on, että jatkossa kaikista taksimatkoista saadaan riittävän kattavasti ja luotettavasti tietoja sähköisessä muodossa tehokkaan verovalvonnan toteuttamiseksi. Tavoitteena on myös varmistaa, että kuluttajat voivat luottaa mittareiden tuottamiin mittauksiloksiin, kun matkan hinta perustuu näihin tietoihin.

Sääntelyllä ei kuitenkaan haluta liiaksi rajoittaa uusien teknologioiden käyttöä tarvittavien tietojen keräämisessä tai edellyttää taksamittarin käyttämistä kaikissa takseissa. Lisäksi tavoitteena on varmistaa, ettei Suomen kansallinen taksamittarisääntely ole ristiriidassa EU:n mitauslaitedirektiivin kanssa.

Taksissa esillä pidettäviin tietoihin ja taksiliikennelupaan liittyvien asiakirjojen ajoneuvossa säilyttämisvelvoitteisiin liittyvien velvoitteiden täsmentämisellä pyritään sujuvoittamaan ja tehostamaan kenttävalvonnan toteuttamista. Taksinkuljettajan vastuuta koskevalla esityksellä pyritään tehostamaan laissa luvanhaltijalle asetettua velvoitetta huolehtia tietojen esillä pitämisestä ja velvoitetta pitää mukana taksiliikennelupaan liittyviä asiakirjoja.

Ehdotuksella asettaa Y-tunnus taksiliikenneluvan edellytykseksi tavoitellaan kaikkien luvanhaltijoiden saamista lain mukaisen lupa- ja verovalvonnan piiriin, taksiliikenteen lupa- ja verovalvonnan edellytysten parantamista sekä lupa- ja verovalvontaviranomaisten välisen yhteistyön ja tiedonvaihdon helpottumista.

Taksivalaisimen käyttämisvelvollisuutta koskevan esityksen tavoitteena on parantaa taksien tunnistettavuutta sekä taksiliikenteen kenttävalvonnan että taksipalveluja käyttävän asiakkaan näkökulmasta. Esityksellä halutaan varmistaa, että tunnistettavuus toteutettaisiin tavalla, joka tukee myös erilaisten asiakasryhmien mahdollisuuksia tunnistaa taksiajoneuvo.

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen tavoitteena on parantaa alalle tulevien yrittäjien taloushallinto- ja liiketoimintaosaamista ja varmistaa, että alalle tuleville yrittäjillä on riittävä perusosaaminen yritystoimintaan liittyvien pakollisten velvoitteiden, kuten verojen ja eläkemaksujen, hoitamiseksi.

Taksiliikennelupaa vaativan kuljetustoiminnan täsmentämisen tavoitteena ei ole laajentaa tai kaventaa henkilöiden kuljetustoiminnan luvanvaraisuuden alaa, vaan ainoastaan täsmentää lain nykyistä sisältöä ja sitä kautta tukea myös valvonnan edellytyksiä. Tavoitteena on selventää erityisesti sitä, että taksiliikennelupavaatimus ei koske vain toteutuvia tulonhankkimistarkoituksessa tehtyjä kuljetuksia vaan myös ammattimaisten henkilökuljetusten tarjoamista ja markkinointia yleisölle riippumatta siitä, missä tai minkä välineen kautta yleisölle tarjoaminen tapahtuu.

Taksipalvelujen hinnoittelu

Taksipalvelujen hinnoittelun osalta esityksen ensisijaisena tavoitteena on lisätä kuluttajien mahdollisuuksia arvioida taksimatkan hintaa ennen matkan alkua. Tavoitteena on, että hintojen läpinäkyvyys ja vertailtavuus vähentäisivät niin sanotun ryöstöhinnoittelun eli kohtuuttoman suurien hintojen perimisen mahdollisuutta. Lisäksi tavoitteena on, että kuluttajat pystyisivät nykyistä paremmin vertailemaan eri taksiyhtiöiden hintoja keskenään, kun kyyti otetaan kadulta tai taksiasemalta. Tällä tavoitellaan yritysten välisen hintakilpailun lisäämistä.

Tavoitteena on lisäksi, että viranomaisilla olisi uudistuksen myötä nykyistä tarkempi tilannekuva erilaisten taksipalvelujen hinnoista. Viranomaisten saamien hintatietojen tulisi mahdollistaa enimmäishintasääntelyn tarpeen yksityiskohtainen arviointi siten, että enimmäishinnat on hintatietojen pohjalta mahdollista asettaa vain sellaisille palveluille, joissa se on tarpeellista.

Muut korjaustarpeet

Ajoluvan uusimiseen liittyvän määräajan täsmentämisen tavoitteena on estää ajolupien ketjutaminen tavalla, joka vaikeuttaa ajoluvan myöntämisen edellytysten, kuten terveydentilan, valvontaa. Ajoluvan osoittavan väliaikaisen todistuksen myöntämisoikeuden tavoitteena on vahvistaa Liikenne- ja viestintäviraston nykyinen käytäntö väliaikaisten todistusten myöntämisestä. Väliaikainen todistus ajoluvasta voidaan myöntää ajoluvan myöntämisen jälkeen, jotta kuljettaja voi todistaa ajo-oikeutensa ennen varsinaisen ajolupakortin saamista.

Ehdotuksella rajata koti- ja matkailupalveluyritysten osana kokonaispalvelua tarjoama kuljetustoiminta taksiliikennelupavaatimuksen ulkopuolelle pyritään helpottamaan koti- ja matkailupalveluyritysten toimintamahdollisuuksia ja vähentämään tarpeetonta hallinnollista taakkaa sekä selkeyttämään lainsäädäntöä. Koti- ja matkailupalveluyritysten kuljetuksia koskevan lupavaatimuksen poistamisen myötä voitaisiin luopua myös yksittäisiin velvoitteisiin liittyvistä koti- ja matkailupalvelualaa koskevista poikkeuksista.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus

Lakiin lisättäisiin sääntelyä vapaaehtoisesta erityisryhmien kanssa toimimista tukevasta kuljettajakoulutuksesta. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneelle myönnettäisiin todistus koulutuksen suorittamisesta. Koulutus sisältäisi teoriaopetuksen ohella myös käytännön harjoitteita. Ehdotetun koulutuskokonaisuuden vähimmäiskesto olisi 21 oppituntia, joista vähintään seitsemän tuntia olisi oltava käytännön opetusta. Käytännössä koulutuskokonaisuus sisältäisi todennäköisesti kolme opetuspäivää ja yhden koulutuspäivän pituus olisi seitsemän oppituntia. Teoriakoulutusta voisi järjestää myös verkkokoulutuksena. Koulutuksen opetussisältöön sisällytettäisiin laajasti eri liikunta- ja toimintarajoitteisten ja ikääntyneiden henkilöiden palvelutarpeita, koulu- ja päivähoitokyyteihin liittyviä erityistarpeita sekä yleisimpien apuvälineiden käyttöä. Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin määräysenantovaltuus koulutuksen sisältöä ja käytännön toteutusta koskevien tarkentavien määräysten antamiseksi.

Koulutuksen järjestäjä rekisteröisi koulutuksen suorittaneiden kuljettajien tiedot Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin, josta tiedon koulutuksen suorittamisesta voisi tarkistaa Liikenne- ja viestintävirastolle esitetyn tietopyynnön perusteella. Jokaisella olisi oikeus saada tieto kuljettajan käymästä koulutuksesta yksittäisluovutuksena laissa erikseen määriteltujen yksilöintitietojen perusteella tietosuojavaatimukset huomioiden. Julkisilla hankintayksiköillä tai muilla lakisääteistä tehtävää hoitavilla olisi mahdollisuus tehdä tietopyyntö ja saada siihen liittyvät tiedot koulutuksen suorittaneista kuljettajista massaluovutuksina esimerkiksi kilpailutusten yhteydessä.

Kuljettajat, jotka ovat saaneet taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain aikaista pakollista kuljettajakoulutusta, voisivat hyödyntää saadun koulutuksen osallistumalla ainoastaan esitetyn erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön osuuteen.

Erillistä, myös käytännön harjoituksia sisältävää, koulutusta pidettiin parhaana keinona kuljettajien erityisryhmien kanssa toimimiseen liittyvän osaamistason parantamiseen. Kuljettajien vähimmäisosaamistason nostamisen puolestaan uskotaan parantavan erityisryhmien kokemusta

taksipalveluiden turvallisuudesta, luotettavuudesta ja laadusta. Kuljettajakoulutuksen vähimmäistason sääntelemiseen lain tasolla sekä koulutusorganisaatioiden hyväksymismenettelyyn ja niiden viranomaisvalvontaan päädyttiin muun muassa siitä syystä, että viranomaisen valvoman koulutuksen katsottiin tukevan koulutuksen tasaisempaa laatua ja uskottavuutta. Laissa säädettyllä koulutuksen vähimmäisisällöllä pyritään helpottamaan myös julkisten hankintayksiköiden taksipalveluhankintoja. Mahdollisuus hyödyntää tiettyä lakisääteistä koulutusstandardia osana hankintojen vaatimuksia voisi helpottaa hankintojen toteutusta sekä tarjousten vertailua verrattuna nykytilaan, jossa markkinoilla on tarjolla hyvin eritasoisia ja sisältöisiä koulutuksia.

Koulutuksen suoritusmerkinnän sisällyttäminen viranomaisen ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin parantaa suoritusmerkinnän luotettavuutta ja antaa keskitetyn koulutustietojen tarkistamismahdollisuuden esimerkiksi silloin, kun koulutusta hyödynnetään julkisissa hankinnoissa. Säilyttämällä tiedot viranomaisen ylläpitämässä liikenneasioiden rekisterissä pyritään varmistamaan siitä, että koulutustietoihin liittyvästä tietosuojasta huolehditaan.

Koulutuksen vapaaehtoisuus tukee sitä, että koulutusta hankkisivat erityisesti ne kuljettajat, jotka toimivat aktiivisesti erityisryhmien kanssa. Koulutuksen vapaaehtoisuudella pyritään välttämään se, että kuljettajakoulutus nostaisi tarpeettomasti alalle tulon kynnyistä ja vaikeuttaisi kuljettajarekrytointia sellaisiin taksikuljetuspalveluihin, joissa erityisryhmien osuus asiakaskunnasta on vähäinen. Pakollinen koulutusvaatimus saattaisi myös vaikeuttaa esimerkiksi sijaiskuljettajien käyttöä sairaustapauksissa tai kysyntäpiikeissä, mikä voisi heikentää taksipalvelujen saatavuutta myös alueilla, joilla palvelujen saatavuus on jo nyt heikompaa.

Koulutusorganisaation hyväksyntä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutuksen järjestäjäksi

Ehdotetun erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaadittaisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä. Hyväksyntää tulisi hakea kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolta. Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin määräysenantovaltuus koulutusorganisaatioiden hyväksyntää ja koulutuksessa noudatettavaa koulutusohjelmaa sekä koulutushenkilöstön kelpoisuusvaatimuksia koskevien tarkempien määräysten antamiseksi. Tiedot koulutuksen suorittaneista tallennettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston hallinnoimaan ja ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin. Laissa säädettäisiin hyväksytyjen koulutusorganisaatioiden velvollisuuksista koulutuksen järjestämisessä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi hyväksytyjen koulutusorganisaatioiden koulutuksen sekä yrittäjäkokeen järjestämisen valvonnasta.

Koulutusorganisaation koulutuksen järjestämistä koskevalla hyväksymismenettelyllä, laissa säädetyillä hyväksymisen edellytyksillä mukaan lukien koulutusohjelman vahvistaminen, pyritään varmistamaan siitä, että koulutuksesta kiinnostunut taksikuljettaja saa vähintään tietyn tasoista ja sisältöistä koulutusta riippumatta siitä, minkä hyväksytyn koulutusorganisaation koulutuksen hän suorittaa. Lisäksi koulutuksissa käytettävä koulutusohjelma tulisi uudistaa vähintään viiden vuoden välein Liikenne- ja viestintävirastoon tehtävällä vahvistushakemuksella, millä varmistettaisiin, että koulutussisältö päivitetään säännöllisesti. Hyväksymismenettely, siihen liittyvät valvontaprosessit ja mahdollisuus hallinnollisten seuraamusten asettamiseen antavat viranomaiselle mahdollisuuden tarvittaessa puuttua valvonnassa havaittuihin laiminlyönteihin tai epäkohtiin. Laissa säädetyn koulutusorganisaatioiden hyväksymismenettelyn arvioidaan parhaiten varmistavan myös sen, että tietyn standardin täyttävän koulutuksen järjestäminen pysyy jatkossakin avoimena kaikille vaatimukset täyttävälle koulutusorganisaatioille. Koulutusorganisaatioiden riittävä määrä tukee koulutuksen kattavaa alueellista tarjontaa ja koulutuksen hinnan pysymistä kilpailukykyisellä tasolla.

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset ja ajoluvan uusiminen

Esityksessä ehdotetaan sääntelyä täsmennettäväksi siten, että Liikenne- ja viestintävirasto huomioisi ajoluvan myöntämistä tai uusimista harkitessaan tietyt sakkorekisteristä ilmenevät rikoslaissa rangaistavaksi säädetty teot kolmen vuoden ajalta. Liikenne- ja viestintäviraston tulkin mukaan sen tulisi pyrkiä huomioimaan sakkorekisteristä ilmenevät teot samalla tavoin kuin rikosrekisteristä ilmenevät teot eli viiden vuoden ajalta. Liikenne- ja viestintävirasto saa kuitenkin tiedot oikeusrekisterikeskuksen hallinnoimasta sakkorekisteristä ainoastaan kolmen vuoden ajalta, minkä vuoksi sakkorekisteriin merkittyjen rikkomusten valvonta viiden vuoden ajalta ei ole käytännössä mahdollista.

Karenssiajan muutos koskisi vain tekoja, jotka ilmenevät sakkorekisteristä eli teko ei ole ollut niin vakava, että siitä olisi tuomittu vankeutta, jolloin siitä olisi tullut merkintä rikosrekisteriin. Ehdotus koskisi vain karenssiajan muutosta eikä vaikuttaisi muulla tavalla laissa mainittujen tekojen arviointiin lupaa myönnettäessä. Samalla täsmennettäisiin sekä sakkorekisteristä että rikosrekisteristä ilmenevien tekojen osalta, että teot huomioitaisiin ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltävältä ajalta eikä ajoluvan hakemista edeltävältä ajalta. Kyseiset teot muodostaisivat pääsääntöisesti edelleen ehdottoman esteen ajoluvan saamiselle.

Kulkuneuvon ajo-oikeudetta ajamiseen liittyvää karenssiajan lyhentämistä puoltaa lisäksi se, että korkein hallinto-oikeus on vuonna 2018 antamassaan ratkaisussa⁴⁰ katsonut, että ehdoton este ajoluvan myöntämiselle viiden vuoden ajaksi myös teonkirjoon kuuluvan melko vähäisen ajoluparikkeen vuoksi saattaa olla ristiriidassa perustuslaissa turvatuin elinkeinovapauden ja perusoikeuksien rajoittamisen suhteellisuusperiaatteen kanssa.

Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin oikeus antaa pyynnöstä väliaikainen yhden kuukauden voimassa oleva todistus suoritettun ajoluvan voimassaolosta. Väliaikaisen ajolupaa koskevan todistuksen avulla kuljettaja voi tarvittaessa osoittaa esimerkiksi työnantajalle, että hänellä on ajolupa, vaikka ei olisi vielä saanut varsinaista ajolupakorttia.

Ajoluvan uusimista koskevaa sääntelyä tarkennettaisiin niin, että uusimista voisi hakea aikaisintaan kuusi kuukautta ennen voimassaolevan ajoluvan päättymistä.

Taksinkuljettajan koe

Taksinkuljettajan kokeeseen liittyvät kuljettajien osaamisvaatimukset ja siihen liittyvä määräyksenantovaltuus siirrettäisiin uuteen 25 a §:ään. Kokeen vaatimuksia täsmennettäisiin lisäämällä kokeeseen sisältyvien kysymysten aihealueiden vähimmäissisältö. Pykälässä tarkennettaisiin myös Liikenne- ja viestintäviraston roolia taksinkuljettajan kokeen järjestäjänä ja valvojana. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi selkeämmin lakisalla määritelty valtuus kehittää koetta ja sen järjestämistapaa, minkä uskotaan parantavan kokeen mahdollisuuksia arvioida kuljettajan kykyä toimia eri asiakasryhmien kanssa. Lakiin lisättäisiin myös uusi pykälä taksinkuljettajan kokeessa todetun vilpin seurauksista. Pykälässä säädettäisiin taksinkuljettajan kokeessa sekä yrittäjäkokeessa todetun vilpin todentamisesta sekä vilpin seuraamussääntelystä. Vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta

⁴⁰ KHO:2018:85 [<https://www.kho.fi/fi/index/paatokset/vuosikirjapaatokset/1528105277252.html>].

sekä menettelystä vilppitapauksissa annettaisiin tarkentava Liikenne- ja viestintäviraston määräys. Seuraamussääntelyllä lakiin tuotaisiin aiemmin puuttunut mahdollisuus määrätä hallinnollisia seuraamuksia vilppiin syyllistyneille kuljettajakokelaille.

4.1.2 Taksipalvelujen saatavuus

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi liikennepalvelulakia siten, että siinä määritettäisiin nykyistä täsmällisemmin, mitä tietoja henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajien olisi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Palveluntarjoajien olisi toimitettava tiedot tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjonnasta ja toteutuneesta kysynnästä alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuna. Täsmällisemmät ja nykyistä laajemmat tiedonsaantioikeudet parantavat viranomaisten mahdollisuuksia selvittää taksipalvelujen saatavuustilannetta eri puolilla Suomea.

4.1.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla

Taksikyydeistä kerättävät ja tallennettavat tiedot

Taksikyydeistä verovalvontaa varten kerättävien tietojen kattavuuden ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi liikennepalvelulakiin lisättäisiin säännös siitä, mitä tietoja kaikista taksikyydeistä tulee kerätä ja tallentaa ja millaisia laitteita tai järjestelmiä tässä tarkoituksessa tulisi käyttää. Tietojen keräämiseen ja tallentamiseen tulisi käyttää joko taksamittaria taikka muuta laitetta tai järjestelmää, joka kerää jokaisesta taksimatkasta laissa vaaditut tiedot sähköisessä muodossa. Kerättyjä tietoja tulisi säilyttää siten, ettei niiden sisältöä voi muuttaa, ja että niitä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa. Kaikissa takseissa olisi siten oltava jatkossa jokin laite tai järjestelmä, joka mittaa matkan keston ja pituuden sekä tallentaa tiedot liikennöinnissä käytettävästä ajoneuvosta, ajon suorittaneesta kuljettajasta ja matkan ajankohdasta. Tämän myötä kaikista taksimatkoista kertyisi jatkossa sellaista tietoa, joka mahdollistaa tehokkaan verovalvonnan toteuttamisen. Ehdotus täyttäisi myös sen tavoitteen, että taksikyytejä voisi jatkossakin tarjota ilman, että autossa on taksamittari. Lakiehdotuksessa tarkoitettun muun laitteen ja järjestelmän käyttötarkoitus ja niiltä edellytetyt ominaisuudet olisivat selvästi erilaiset kuin taksamittarin, jolloin nämä laitteet ja järjestelmät jäisivät mittauslaitedi-
rektiivin soveltamisalan ulkopuolelle eikä niillä tarvitsisi olla kaikkia taksamittareilta vaadittuja ominaisuuksia.

Määrittelemällä kaikista taksikyydeistä kerättävät tiedot pyritään varmistamaan, että markkinoilla olevat erilaiset taksamittarit ja taksisovellukset tuottavat riittävät tiedot kaikista taksikyydeistä kattavaa verovalvontaa varten. Velvoite kerätä kaikista kyydeistä tietoja sähköisessä muodossa tukee samalla siirtymistä tulevaisuudessa laajemmin esimerkiksi sähköisiin kuitteihin, jotka olisivat keskeinen osa nykyistä ajantasaisempaa niin sanotun reaaliaikatalouden digitalisoitua talousjärjestelmää. Lakiin ehdotetaan otettavan myös informatiivinen viittaus tietojen säilyttämiseen olennaisesti vaikuttavaan lainsäädäntöön. Tällä halutaan varmistua siitä, että kaikki taksiliikenneluvan haltijat tai sellaisiksi hakeutuvat olisivat tietoisia tietojen keräämiseen ja säilyttämiseen liittyvistä keskeisistä velvoitteista.

Yritys- ja yhteisötunnus

Esityksessä ehdotetaan, että taksiliikennelupa voitaisiin jatkossa myöntää ainoastaan henkilölle, jolla on Y-tunnus. Myös luonnolliselta henkilöltä edellytettäisiin jatkossa Y-tunnusta ennen taksiliikenneluvan myöntämistä. Y-tunnusvaatimus parantaisi vero- ja lupavalvonnan edellytyksiä, kun seurannassa ja viranomaisten välisessä tietojen vaihdossa voitaisiin kattavasti hyödyntää yritysverotuksen seurannassa jo käytössä olevia järjestelmiä ja valvontatoimenpiteet voitaisiin

kohdistaa taksiliiketoimintaa aidosti harjoittaviin yrityksiin. Vaatimuksen asettaminen jo luvan saamisen edellytykseksi olisi myös luvanhakijan kannalta selkeämpää.

Taksiliikennelupa-asiakirja ja ajoneuvossa esillä pidettävät tiedot

Esityksessä ehdotetaan, että henkilöliikennettä tarjoavalle luvanhaltijalle lisättäisiin liikennepalvelulakiin uusi velvollisuus huolehtia siitä, että taksiliikenteessä ajoneuvossa on aina mukana taksiliikennelupa tai sen jäljennös, tai jos taksiliikennettä harjoitetaan tavara- tai henkilöliikenneluvan nojalla, selvitys, josta käy ilmi, että luvanhaltijan Liikenne- ja viestintävirastolle taksiliikenteen harjoittamisesta tekemä ilmoitus on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Myös ajoneuvon kuljettajalle ehdotetaan lisättäväksi velvollisuus varmistua ennen kuljetuksen alkamista siitä, että lupa tai selvitys on mukana ajoneuvossa. Ajoneuvossa mukana oleva lupa-asiakirja mahdollistaa valvontatilanteen sujuvan etenemisen. Lisäksi ehdotetaan, että myös kuljettajan tulee huolehtia myös siitä, että luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi ovat matkustajan nähtävillä. Velvoitteiden rikkomisesta ehdotetaan määrättäväksi liikennevirhemaksu ajoneuvon kuljettajalle. Ajoneuvon kuljettajalla katsotaan olevan parhaat mahdollisuudet varmistaa asiakirjojen pitäminen ajoneuvossa ja huolehtia laissa säädettyjen tietojen esillä pitämisestä.

Taksivalaisiin

Esityksessä ehdotetaan, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulisi jatkossa käyttää taksivalaisinta taksimatkan aikana. Lakiin kirjattaisiin myös poikkeukset taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta tietyinlaisissa kuljetuksissa. Taksivalaisin voisi olla myös irrotettava, jolloin se ei heikentäisi osa-aikaisen taksiyrittäjyyden tai erilaisten kuljetusten tekemisen mahdollisuuksia. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset taksivalaisimen vaatimuksesta. Määräykseen lisättäisiin valaisimen kokoa koskevat vaatimukset. Lisäämällä lakiin velvoite käyttää taksivalaisinta parannetaan taksien tunnistettavuutta ja siten taksiliikenteen valvonnan edellytyksiä. Taksivalaisimen käyttövelvoite parantaisi myös taksipalveluja käyttävän asiakkaan mahdollisuuksia tunnistaa lainmukainen taksi.

Yrittäjäkoulutus

Taksiyrittäjien liiketoimintataitojen parantamiseksi taksiliikenneluvan saamisen edellytyksiin lisättäisiin velvoite suorittaa yrittäjäkoe hyväksytysti. Yrittäjäkokeeseen osallistuminen edellyttäisi, että henkilö on osallistunut yrittäjäkoulutukseen. Yrittäjäkoulutuksella annettaisiin alalle pyrkiville uusille yrittäjille, tai yritysten liikenteestä vastaaville henkilöille, tarpeellisia talous- ja liiketoimintataitoja sekä tietämystä keskeisimmistä yritystoiminnan velvoitteista. Muutoksella pyritäisiin korjaamaan etenkin Verohallinnon esivalmistelun aikana esille nostamaa epäkohtaa siitä, että taksiyrittäjien liiketoimintaosaaminen ja tietämys keskeisistä yritystoiminnan velvoitteista on heikentynyt, kun pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta luovuttiin. Laissa säädettäisiin aihealueista, joita kurssin opetussisältöön tulisi vähintään kuulua. Pakollinen yrittäjäkoulutus olisi ennen liikennepalvelulakia käytössä ollut koulutusta selvästi suppeampi. Koulutuksen laajuuden rajaamisella, samoin kuin nimenomaisesti sallimalla koulutuksen suorittaminen verkkoympäristössä, on osaltaan pyritty vaikuttamaan taksiyrittäjäksi hakeutuvan pakollisesta koulutuksesta maksamaan hintaan sekä vähentämään velvoitteen alalle tulon kynnystä nostavaa vaikutusta. Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin valtuus tarkempien kurssia ja koetta koskevien määräysten antamiseen. Koulutuksen ja kokeen järjestämis- ja valvontavastuu olisi ulkoisilla koulutusorganisaatioilla, joilla tulisi olla laissa määritelty Liikenne- ja viestintäviraston

hyväksyntä. Yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen hyväksytty suorittaminen ei olisi pakollinen velvoite niille toiminnanharjoittajille, jotka ovat jo suorittaneet kumotussa taksiliikennelaissa säädetty yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen.

Vaatus yrittäjäkoulutuksen suorittamisesta ulotettaisiin myös niihin kuljettajiin, joille on jo myönnetty taksiliikennelupa aikavälillä 1.7.2018–31.12.2020. Näihin luvanhaltijoihin kohdistuvaa velvoitetta lievennettäisiin kuitenkin niin, että taksiliikenneluvan säilyttämiseksi luvan saaneiden toiminnanharjoittajien, tai oikeushenkilön puolesta toimivien liikenteestä vastaavien henkilöiden, tulisi suorittaa hyväksytysti yrittäjäkoe. Yrittäjäkoulutuksen suorittaminen ei olisi heille pakollista ennen kokeeseen osallistumista.

Laissa säädettäisiin, että jos henkilön todetaan syyllistyneen kokeen aikana vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän tulisi keskeyttää hänen osaltaan koulutuksen jälkeen järjestettävä yrittäjäkoe sekä hylätä henkilön koesuoritus. Toisin kuin taksinkuljettajan kokeessa todetuissa vilppitapauksissa, Liikenne- ja viestintävirastolla ei olisi mahdollisuutta asettaa määräaikaista kieltoa osallistua uudelleen yrittäjäkokeeseen todetun vilpin hallinnollisena seuraamuksena. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempaa määräystasoista sääntelyä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

Taksiliikenteen luvanvaraisuus

Esityksessä ehdotetaan täsmennettävän sitä, millaiseen henkilöiden kuljetustoimintaan vaaditaan taksiliikennelupa. Lakiin lisättäisiin selventävä maininta siitä, että taksiliikennelupa tarvitaan ammattimaisten henkilökuljetusten ohella myös ammattimaisten henkilökuljetusten tarjoamiseen yleisölle. Ehdotettu muutos täsmentäisi lain nykyistä sisältöä ja tukisi luvanvaraisen liikenteen valvonnan edellytyksiä. Täsmennyksellä ei olisi tarkoitus muuttaa luvanvaraisuuden alaa nykyisestä.

4.1.4 Taksipalvelujen hinnoittelu

Taksipalvelujen hinnoittelun läpinäkyvyyteen ja kuluttajien riittämättömään tiedonsaantiin liittyviin ongelmiin esitetään ratkaisuksi sitä, että jatkossa takseissa olisi esitettävä 10 kilometrin pituisen ja 15 minuuttia kestävä matkan (*esimerkkimatka*) hinta ja käytettävä tiettyä hinnoittelurakennetta, ellei kyydistä ole sovittu kiinteää hintaa ennen matkan alkamista. Muissa kuin kiinteähintaisissa kyydeissä matkan hinnan olisi perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan. Matkasta voisi periä erillisen lähtömaksun ja muita lisämaksuja, jotka ovat etukäteen matkustajan tiedossa. Hinnan määrittämisessä olisi käytettävä taksimittaria. Näillä ehdotuksilla pyritään parantamaan asiakkaiden mahdollisuuksia arvioida taksimatkan kokonaishintaa kyydeissä, joiden lopullinen hinta on tiedossa vasta kyydin päätteeksi. Taksimittarin käyttövelvoitteella pyritään varmistamaan, että kuluttaja voi luottaa mittaustiedon ja sen perusteella muodostuvan hinnan oikeellisuuteen. Lisäksi esitetään, että jos esimerkkimatkan hinta ylittää Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä täsmennettävän poikkeuksellisen korkean esimerkkimatkan hinnan tason, tulisi matkan hinnasta tai hinnan määrittymisen perusteista sopia nimenomaisesti ennen matkan alkua. Jos hintaa ei ole edellä mainitussa tilanteessa sovittu nimenomaisesti, ei matkan hinta saisi ylittää Liikenne- ja viestintäviraston määrittämää esimerkkimatkan hintaa.

Esimerkiksi taksin ikkunaan kiinnitetyssä hintatarrassa olevan tai asiakkaalle puhelimesta kerrotun esimerkkimatkan hinnan avulla asiakkaan olisi mahdollista arvioida nopeasti kokonaishinnan kokoluokkaa ja verrata suuntaa-antavasti tietyn taksin hintatasoa muihin takseihin. Näin voitaisiin välttää siltä, että matkan hinta tulee asiakkaalle täytenä yllätyksenä matkan päätteeksi.

Esimerkkimatkaksi esitetään 10 kilometrin ja 15 minuutin matkaa, joka on sama kuin mikä Ruotsissa on käytössä vastaavana esimerkkimatkana. Kyseisen esimerkkimatkan voidaan arvioida kuvaavan suhteellisen hyvin tyypillistä taksimatkaa⁴¹ ja sen pohjalta voisi olla helpompi arvioida myös muunlaisten matkojen hintoja.

Hinnoittelurakenteen sääntelyllä pyritään varmistamaan se, että esimerkkimatkan hinnat olisivat edes jollain tavalla vertailukelpoisia keskenään. Esimerkkimatkan hinta kuvastaa kuitenkin vain tietynlaisen matkatyyppin hintatasoa, eikä välttämättä helpota taksiyritysten hintatason vertailua tai matkan hinnan arviointia matkoilla, joissa matkan pituuden ja ajan suhde on selvästi erilainen kuin esimerkkimatkassa. On siten mahdollista, että hintatarra ei anna täysin oikeaa kuvaa siitä, mikä taksi on edullisin. Tällä voi olla haitallisia vaikutuksia toimialan kilpailutilanteeseen. Velvoite esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta ja tietyn hinnoittelurakenteen käyttämisestä saattaa myös vähentää mahdollisuuksia käyttää dynaamista hinnoittelua. Nämä ongelmat ovat jossain määrin väistämättömiä esimerkkimatkan hinnasta ja hinnoittelurakenteesta säädettyä. Esimerkkimatkan hinnan on kuitenkin oltava riittävän yksinkertainen ollakseen riittävän informatiivinen tilanteissa, joissa kyydin hintaa ja taksien hintatasoa arvioidaan nopeasti. Kaikenlaisten matkojen hintoja kuvastavaa ja täydellisen vertailukelpoista vertailuhinnastoa ei ole mielekästä edellyttää. Dynaamiseen hinnoitteluun liittyviä ongelmia ei voida pitää merkittävänä, koska kiinteähintaisissa kyydeissä matkan hinta olisi edelleen vapaasti määritettävissä esimerkiksi sen hetken kysyntätilanteen perusteella. Myös muuttuvahintaisilla matkoilla olisi mahdollista asettaa eri hintoja eri vuorokauden aikoina. Lisäksi ajan mukaan muuttuvat maksut johtavat automaattisesti siihen, että matkat ovat ruuhka-aikaan kalliimpia, mikä tuo osaltaan dynaamisuutta hintoihin. Ei ole todennäköistä, että muuttuvahintaisissa kyydeissä alettaisiin laajamittaisesti hyödyntää muunlaisia hinnan määräytymisperusteita kuin matkaa ja aikaa. Mahdollisia haitallisia kilpailuvaikutuksia kompensoi puolestaan se, että esimerkkimatkan hinta voi itsessään lisätä asiakkaiden kiinnostusta hintavertailuun ja saada aikaan hintakilpailua taksien välillä.

Esimerkkimatkan hinta, hinnoittelurakenteen sääntely ja taksamittarin käyttövelvoite muuttuvahintaisissa matkoissa eivät todennäköisesti poista kaikkia hintaan liittyviä epävarmuuksia. Esimerkiksi Ruotsissa tehdyn kyselytutkimuksen perusteella vain joka kolmas ilmoitti kykenevänsä arvioimaan matkan kokonaishinnan vastaavan esimerkkimatkan hinnan avulla ja 40 prosenttia vastaajista ei edes lue esimerkkimatkan hintatietoa. Vain noin kaksi kolmasosaa ylipäättään tiesi, että taksiyritysten tulee ilmoittaa hintatietonsa näkyvästi autossa.⁴² Toisaalta Suomessa tehdyn kyselytutkimuksen mukaan vain kolmasosa vastaajista piti taksihintojen vertailtavuutta ongelmana. Esimerkkimatkan hinta voisi parantaa hintojen vertailtavuutta etenkin kaupungeissa, joissa takseja on tyypillisesti enemmän valittavana kuin pienemmissä taajamissa tai taajamien ulkopuolella.

Velvoitteella käyttää taksamittaria muuttuvahintaisten taksikyytien hinnan määrittämisessä pyritään varmistamaan, että hinta perustuu luotettavaan mittaustietoon. Taksamittariin ei täysin

⁴¹ Vuoden 2016 valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan keskimääräinen taksimatka Suomessa on noin 13 kilometriä pitkä ja siihen kuluu noin 26 minuuttia. Liikenne- ja viestintävirasto: Henkilöliikennetutkimus. [<https://www.traficom.fi/fi/hlt?active=0&limit=20&offset=0>].

⁴² Transportstyrelsen (2017): Prissättning/-information vid taxiresor. [<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/prissattning-prisinfo-taxiresor--2017.pdf>].

takaa sitä, että asiakkaalta perittävä hinta olisi täysin oikea⁴³, mutta se vähentää merkittävästi huijausten riskiä. Taksissa ei tarvitsisi olla taksamittaria, jos kyydistä on etukäteen sovittu kiinteä hinta. Tällaisissa kyydeissä kuluttajansuojan tarve ei ole yhtä korostunut, sillä kuluttajalla on tieto matkan hinnasta jo ennen matkan alkamista. Näissä kyydeissä ei ole katsottu tarpeelliseksi edellyttää laitetta tai järjestelmää, jota käytetään mittaustiedon tuottamiseen ja mittaus-tietoihin perustuvaan hinnan laskemiseen. Hallitus arvioi, että ehdotus on mittauslaitedirektiivin mukainen.

Muuttuvahintaiset kyydit ovat luonteeltaan sellaisia, että matkan hinta on väistämättä vaikeasti etukäteen arvioitavissa, eikä tätä epävarmuutta voida täysin poistaa muutoin kuin siten, että hinnoista sopimista edellytetään kaikilta matkoilta. Kaikista hinnoista sopimista ei kuitenkaan pidetä tarkoituksenmukaisena, koska varsin harva taksimatrustaja pitää taksihintojen arviointia ongelmana ja sopimisesta voisi aiheutua turhaa vaivaa sekä taksiasiakkaille että -yrityksille. Tästä syystä velvoite sopia hinnoista tai hinnan määräytymisen perusteista nimenomaisesti ennen matkan alkua on tarkoituksenmukaista kohdistaa vain sellaisiin tilanteisiin, joissa taksin hintataso ylittää merkittävästi yleisen hintatason.

Nykyiseen taksipalvelujen enimmäishintojen sääntelyyn liittyvän säännöksen ongelmakohtien poistamiseksi esitetään, että enimmäishintasäännös koskisi jatkossa edelleen erityisryhmille suunnattuja lisäpalveluja, muttei muita taksipalveluja. Enimmäishinnat voitaisiin asettaa, jos osoittautuu, että lisäpalveluista perittävät hinnat eivät ole kohtuullisia ottaen huomioon palvelun tuottamisesta aiheutuneet kustannukset ja yritysten kohtuullinen tuotto. Muutoksen myötä mahdollisuus enimmäishintojen asettamiseen kohdistuisi paremmin sellaiseen markkinasegmenttiin, jolla saattaa esiintyä kilpailuongelmia ja sitä kautta yritysten ylisuuria voittoja. Muutoksen myötä enimmäishintasääntelyn tarpeen arviointi kytkeytyisi hintojen kohtuullisuuden arviointiin palvelun tuotantokustannusten kautta ja ongelmallinen yhteys yleiseen kuluttajahintaindeksiin poistuisi.

Liikenne- ja viestintäviraston tekemän hintaseurannan helpottamiseksi liikennepalvelulakiin lisättäisiin myös säännös, jonka mukaan taksiliikenneluvan haltijoiden ja välityskeskusten olisi jatkossa toimitettava taksimatkojen hintoihin liittyviä tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle.

4.1.5 Muut korjaustarpeet

Koti- ja matkailupalveluyritysten henkilökuljetusten luvanvaraisuus

Esityksessä ehdotetaan, että liikennepalvelulakiin palautettaisiin taksiliikennelain aikainen poikkeussäännös, joka sallisi koti- ja matkailupalveluyritysten harjoittaa kuljetustoimintaa ilman taksiliikennelupaa, jos kuljetus on vähäinen osa isompaa palvelukokonaisuutta ja kuljetus suoritetaan kyseisen yrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla. Kuljetuksen kuuluminen osaksi kokonaispalvelua tarkoittaisi muun muassa sitä, ettei kuljetuspalvelua saisi hinnoitella ja myydä erikseen.

⁴³ Taksamittareilla varustetuissa takseissa asiakkaita on mahdollista huijata esimerkiksi käyttämällä väärää taksoja tai valitsemalla asiakkaan näkökulmasta epätarkoituksenmukainen reitti. Tällaisista tapauksista on saatu muista maista tutkimusnäyttöä, ks. Balafoutas, L., Beck, A., Kerschbamber, R. & Sutter, M. (2013): What Drives Taxi Drivers? A Field Experiment on Fraud in a Market for Credence Goods. *Review of Economic Studies* 80(3), s. 876–891. [<https://doi.org/10.1093/restud/rds049>]; Liu, M., Brynjolfsson, E. & Dowlatabadi, J. (2018): Do Digital Platforms Reduce Moral Hazard? The Case of Uber and Taxis. NBER Working Paper No. 25015. [<https://www.nber.org/papers/w25015.pdf>].

Valmistelun aikana on arvioitu, että ilman luvanvaraisuutta koskevaa poikkeusta tässä esityksessä ehdotettuun lisäsääntelyyn tulisi tehdä useita uusia velvoitekohtaisia koti- ja matkailupalveluyrityksiä koskevia poikkeuksia. Valmistelun aikana tehdyssä taksisääntelyn arviointityössä havaitut ongelmat eivät pääsääntöisesti koskeneet koti- ja matkailupalveluyritysten tarjoamaa kuljetuspalvelua. Esitetyn lisäsääntelyn soveltaminen täysimääräisesti kyseisiin yrityksiin ei olisi esitykselle asetettujen tavoitteiden kannalta tarpeellista. Lupavaatimusmuutoksella kevennettäisiin koti- ja matkailupalveluyritysten hallinnollista taakkaa, vähennettäisiin lupavaatimuksesta näille yrityksille aiheutuvia kustannuksia, selkeytettäisiin lainsäädäntöä sekä mahdollistettaisiin viranomaisresurssien tehokkaampi kohdistaminen.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

Taloudelliset vaikutukset

Taksinkuljettajien koulutukseen ja kokeisiin liittyvillä ehdotuksilla olisi jonkin verran taloudellisia vaikutuksia taksialalla toimiville ja sinne pyrkiville kuljettajille. Ehdotetulla erityisryhmien kuljettajakoulutuksella ei arvioida olevan suoria taloudellisia vaikutuksia toimialan kuljettajiin, sillä se olisi vapaaehtoinen, eikä olisi ajoluvan saamisen välttämätön edellytys. Ehdotuksella saattaa kuitenkin olla epäsuoria taloudellisia vaikutuksia toimialan kuljettajiin, jos julkiset hankintayksiköt alkaisivat käyttää laissa säädettyä koulutusstandardia osana hankintojensa laatuvaatimuksia. Tällöin koulutuksen käyminen saattaisi muodostua tosiasiallisesti välttämättömäksi niille kuljettajille, jotka ajavat esimerkiksi Kelan ja kuntien tukemia kyytejä. Lähes jokainen julkinen hankintayksikkö asettaa hankkimilleen kuljetuksille jonkinlaisia laatuvaatimuksia, ja on todennäköistä, että laissa säädetty kuljettajakoulutus tulisi jossakin muodossa osaksi julkisia hankintoja. Karkean viranomaisarvion mukaan noin 6 000–7 000 taksinkuljettajaa toimii erityisryhmien kanssa lähes päivittäin, ja joutuisi todennäköisesti käymään koulutuksen, jos hankintayksiköt alkavat laajamittaisesti edellyttää koulutusstandardia osana laatuvaatimuksia.

Koulutuskokonaisuuden hinnaksi arvioidaan muodostuvan vähintään 300 euroa. Vähimmäishinta-arvio perustuu oletukselle, että teoriaopetus tapahtuisi verkkoympäristössä etäopetuksena, jolloin yhden teoriaopetuspäivän hinnaksi arvioidaan tulevan noin 50 euroa oppilasta kohden. Läsnaoloa vaativan, käytännön opetusta sisältävän koulutuspäivän vähimmäishinnaksi arvioidaan muodostuvan vähintään 200 euroa. Niiden kuljettajien, joilla on ollut voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain voimassaoloaikana ja ovat saaneet silloisen lain mukaista pakollista kuljettajakoulutusta, olisi suoritusmerkinnän saadakseen osallistuttava ainoastaan koulutuksen käytännön osuuteen. Heille koitua arvioitu kustannus olisi noin 200 euroa. Koulutuskokonaisuuden hinta määräytyy kuitenkin markkinoilla ja hintaan vaikuttaa esimerkiksi koulutukseen osallistuvien kuljettajien määrä, joten tarkkaa hintaa ei ole mahdollista arvioida. On mahdollista, että tälläkin hetkellä koulutuksia tarjoavat organisaatiot, kuten välitysyhtiöt ja isoimmat taksiyritykset, hankkisivat Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän koulutuksen järjestämiseen ja integroisivat koulutusstandardin mukaisen opetussisällön osaksi omia koulutusohjelmiaan. Tällöin lakimuutoksella ei olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia niihin kuljettajiin, jotka saisivat muutenkin esimerkiksi välitysyhtiöiden edellyttämää maksullista koulutusta. Jos laissa säädetty koulutussisältö laajentaisi merkittävästi tällä hetkellä markkinoilla olevan vapaaehtoisen koulutuksen opetussisältöä, on kuitenkin mahdollista, että lakimuutos nostaisi tällaisten koulutusten hintoja.

Jotta tieto koulutuksen suorittamisesta olisi julkisesti tarkistettavissa liikenneasioiden rekisteristä, koulutuksen järjestävän koulutusorganisaation vastuulla olisi toimittaa suoritettuja koulutuksia koskevat tiedot Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajalle, joka rekisteröisi tiedot Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmän kautta liikenneasioiden rekisteriin. Koulutustietojen rekisteröinti maksaa koulutusorganisaatiolle Liikenne- ja viestintäviraston tämän hetkisen palveluhinnaston mukaisesti 17 euroa per koulutettava. Tulevaisuudessa järjestelmään on tarkoitus luoda sähköinen rajapinta ja tietojen toimittaminen sen kautta laskisi rekisteröinnin hinnan noin 10 euroon per koulutettava. Rekisteröintikulun maksaisi koulutuksen järjestäjä, mutta on mahdollista, että kulu vaikuttaisi koulutuksesta osallistujilta perittävään hintaan.

Taksinkuljettajan kokeen vaatimusten tarkentamisella ja Liikenne- ja viestintäviraston suorittamalla kokeen uudistamistyöllä ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia kokeesta perittävään maksuun. Taksinkuljettajan kokeessa todetun vilpin seuraukseksi ehdotetaan Liikenne- ja viestintäviraston määräämää hallinnollista seuraamusta. Vilppiin syyllistynyt ei saisi osallistua kokeeseen kuuden kuukauden aikana vilpin toteamisen jälkeen. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen mukaan vilppitapausten määrä on noussut voimakkaasti liikennepalvelulain voimaantumisen jälkeen. Vilppitapausten kasvuun on arvioitu vaikuttaneen muun muassa liikennepalvelulain myötä laskenut alalle tulon kynnyks. Vilpin seurauksena määrätty kuuden kuukauden kielto osallistua kokeeseen estäisi taksiliikennetoiminnan harjoittamisen kiellon aikana.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksella saattaisi olla taloudellisia vaikutuksia markkinoilla tällä hetkellä toimiviin, vapaaehtoista kuljettajakoulutusta tarjoaviin koulutusorganisaatioihin. Uusi koulutusmuoto tuo näille toimijoille mahdollisuuden laajentaa liiketoimintaansa. Järjestämiskustannukset tai sen kysyntä ei kuitenkaan ole tiedossa, joten taloudellisten vaikutusten suuruutta ei ole pystytty arvioimaan. Liiketoiminnan aloittamiseen liittyy vähäisiä kustannuksia. Esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirastolta saatava kuljettajien ammattipätevyyskoulutuskeskuksen hyväksyntä maksaa nykyään 120 euroa, joka vastannee kohtuullisen tarkasti myös uuden hyväksynnän kustannusta. Lisäksi koulutuksessa käytettävä koulutusohjelma tulisi uudistaa vähintään viiden vuoden välein Liikenne- ja viestintävirastoon tehtävällä vahvistushakemuksella, mistä voi syntyä vähäisiä kustannuksia koulutusorganisaatioille. Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän hankkimisesta aiheutuvat suorat kustannukset eivät olisi siten merkittäviä.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettaja- ja yrittäjäkoulutusta tarjoavien koulutusorganisaatioiden hyväksymiseen koulutuksen järjestäjäksi liittyvillä tehtävillä olisi vähäinen vaikutus Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan. Koulutusorganisaation hyväksymishakemusten käsittely sitoisi Liikenne- ja viestintäviraston resursseja ensimmäisen vuoden aikana arviolta 0,1 henkilötyövuotta. Hyväksyttyjen koulutuksen järjestäjien valvonnan arvioidaan hoituvan Liikenne- ja viestintäviraston nykyisillä resursseilla osana nykyisiä valvontatehtäviä. Varsinaisen kentällä tapahtuvan koulutuksen järjestäjien valvonnan suorittaisi Ajovarman Oy sopimusperusteisesti. Liikenne- ja viestintävirasto huolehtisi valvonnan perusteella ilmenevien epäkohtien tarkemmasta selvittämisestä sekä tarvittavista jatkotoimista. Liikenne- ja viestintävirastolle koulutuksen järjestäjien valvonnasta seuraavat kustannukset olisivat suuruusluokaltaan noin 7 500 euroa vuodessa. Uudistus ei lisäisi tältä osin Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarvetta nykyisestä. Taksinkuljettajan kokeeseen tehtävät muutokset edellyttävät Liikenne- ja viestintävirastolta taksinkuljettajan kokeen kattavaa uudistamista ja ajantasaisuuden varmistamista erityisesti erityisryhmien kuljetusosaamisen näkökulmasta, mikä lisää viraston työmäärää. Esitetyllä erityisryhmien kuljettajakoulutuksella tai taksinkuljettajiin kohdistuvien vaatimusten muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Tieto koulutuksen käymisestä

merkittäisiin Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmän kautta liikenneasioiden rekisteriin, mikä hoituisi nykyisillä Liikenne- ja viraston resursseilla.

Vaikutukset turvallisuuteen

Esitetyn erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja taksinkuljettajan koetta koskevan uudistuksen arvioidaan lisäävän erityisryhmiin kuuluvien henkilöiden taksipalveluissa kokemaa turvallisuuden tunnetta sekä vähentävän turvallisuutta vaarantavia tekijöitä kuljetuksissa. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen muodostama kannustin kouluttautua vahvistaisi alalla toimivien kuljettajien ammattitaitoa, minkä voidaan arvioida vähentävän turvallisuutta vaarantavia tilanteita. Koulutusuudistuksen vaikutukset riippuvat kuitenkin pitkälti siitä, ovatko julkiset hankintayksiköt halukkaita hyödyntämään laissa säädettyä koulutusstandardia hankintojensa vaatimusten määrittelemisessä. Jos julkiset hankintayksiköt eivät ole halukkaita hyödyntämään koulutusstandardia eikä koulutuksen käyminen paranna kuljettajan mahdollisuuksia ajaa julkisesti tuetuja kyytejä, ei koulutusuudistuksella tulla saavuttamaan täysimääräisesti sille asetettuja tavoitteita.

Taksinkuljettajan kokeen vaatimusten ja Liikenne- ja viestintäviraston kokeen järjestämistapaa koskevan toimivallan selkeyttäminen tukisi taksinkuljettajan kokeen sisällön aktiivista seurantaa ja mahdollistaisi tarpeen mukaan kokeen sisällön nopeamman päivittämisen. Vilpin seuraamussääntely loisi pelotevaikutusta, joka saattaisi parantaa kokelaiden motivaatiota valmistautua kokeeseen, mikä vaikuttaisi kokeen läpäisseiden kuljettajien ammattitaitoon.

Vaikutukset työllisyyteen

Taksinkuljettajan kokeessa havaitun vilpin seuraamussääntely vaikeuttaisi joidenkin kuljettajien alalle tuloa ja saattaisi vaikuttaa negatiivisesti näiden henkilöiden työllisyystilanteeseen.

Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksessä ehdotetaan, että sakkorekisteristä ilmenevät rikokset huomioitaisiin ajoluvan myöntämisen esteinä ajoluvan hakemista edeltäneen viiden vuoden sijasta kolmen vuoden ajalta. Muutos ei vaikuttaisi vakavampien rikosrekisterimerkintään johtaneiden tekojen huomioimiseen.

Muutoksella arvioidaan olevan positiivinen vaikutus työllisyyteen, kun esimerkiksi nuoruuden aikaiset lievemmät rikokset vaikuttaisivat ajoluvan saamiseen aiempaan lyhyemmän ajan. Esimerkiksi ajo-oikeudetta ajamiseen liittyvät ajoluvan este -tilanteet ovat melko yleisiä.

Koska oikeusrekisterikeskus luovuttaa tietoja sakkorekisteristä vain kolmen vuoden ajalta, Liikenne- ja viestintävirasto ei ole tälläkään hetkellä käytännössä pystynyt tarkistamaan sakkorekisterin tietoja kolmea vuotta pidemmältä ajalta. Ehdotettu muutos käytännössä vain vahvistaisi Liikenne- ja viestintäviraston nykyisen käytännön. Ajoluvan edellytyksen muutoksella ei siten arvioida olevan myöskään merkittäviä vaikutuksia turvallisuuteen.

Vaikutukset yhdenvertaisuuteen

Esityksessä ehdotetaan, että kuljettajat, joilla on ollut voimassa liikennepalvelulailla kumotussa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupa ja joiden voidaan todentaa osallistuneen kyseisessä laissa tarkoitettuun lakisääteiseen koulutuk-

seen tai jatkokoulutukseen, saisivat todistuksen vapaaehtoisen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamisesta käymällä kuljettajakoulutuksen käytännön opetuksen kokonaisuudessaan.

Vaikka erityisryhmien kuljettajakoulutusta esitetään vapaaehtoisuuteen perustuvaksi, saattaisi koulutus muodostua tosiasiallisesti pakolliseksi niille kuljettajille, joiden kuljetuksista valtaosa koostuu julkisesti hankituista kuljetuksista, jos julkiset hankintayksiköt ryhtyvät esityksen tavoitteiden mukaisesti hyödyntämään lakisääteistä koulutusstandardia kilpailutusten vaatimuksissa.

Aiemman koulutuksen hyväksi lukeminen saattaisi antaa aiemman lain aikana taksinkuljettajan ajoluvan hankkineille mahdollisuuden osoittaa kilpailutuksessa vaadittavan osaamisen nopeammin ja mahdollisesti jonkin verran pienemmillä kustannuksilla kuin 1.7.2018 jälkeen taksiluvan saaneille ja siten asettaa uudet ja vanhat ajoluvanhaltijat erilaiseen asemaan kilpailutuksiin osallistumisessa. Pitkään toimineen kuljettajan suorittamasta koulutuksesta on voinut kulua useita, jopa 10, vuotta.

Koulutusten odotetaan kuitenkin olevan tarjolla uusille ja vanhoille kuljettajille samaan aikaan sen jälkeen, kun Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt koulutusorganisaatioita, eivätkä aiemmin luvan hankkineet todennäköisesti saa merkittävää ajallista hyötyä aiemman teoriakoulutuksen hyväksi lukemisesta. Teoriaosuus on myös mahdollista suorittaa verkkokoulutuksena. Pääosa koulutuksen kustannuksista kohdistunee kaikille koulutuksen suorittaville pakolliseen käytännön opetukseen, jota ei voi suorittaa verkkokoulutuksena. Kilpailutuksissa vaadittavassa osaamistasossa ei uskota syntyvän olennaisia eroja aiemman koulutuksen hyväksi lukemisen vuoksi, koska erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön osuus on kaikille koulutuksen suorittaville pakollinen ja ajoluvan taksiliikennelain aikana saaneilla on useiden vuosien työkokemus.

4.2.2 Taksipalvelujen saatavuus

Ehdotettu säännös velvoitteesta toimittaa palvelujen tarjontaan ja toteutuneeseen kysyntään liittyviä tietoja alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuna Liikenne- ja viestintävirastolle aiheuttaa yrityksille jonkin verran hallinnollista taakkaa. Hallinnollisen taakan suuruus riippuu siitä, millaisia tietoja ja missä muodossa yrityksiä velvoitetaan toimittamaan. Määräyksessä tietojen toimitusvelvoitteet voivat olla erilaisia esimerkiksi välityskeskuksille ja kuljetustoimintaa harjoittaville taksiryksille, joten vaikutukset saattavat erota yrityskohtaisesti. Nämä seikat määräytyvät lopullisesti vasta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä, joten velvoitteesta aiheutuvia kustannuksia ei ole ollut vielä mahdollista arvioida. Saatavuustilanteen tarkempi seuranta lisää hiukan myös Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää.

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan taksipalvelujen seurantaan, liikennepalvelulain vaikutusten arviointiin ja niistä raportointiin liittyvät uudet tehtävät kasvattavat viraston työmäärää kokonaisuudessaan yhdellä henkilötövuodella. Työmääräarvio sisältää saatavuustietojen lisäksi myös muiden tietojen keräämisen ja siihen liittyvän suunnittelutyön sekä tietojen koostamisen ja käsittelyn.

4.2.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla

Taloudelliset vaikutukset

Yritysvaikutukset. Harmaan talouden torjunnan helpottamiseen tähtäävillä ehdotuksilla olisi jonkin verran vaikutuksia yritysten kustannuksiin. Velvoite käyttää taksissa joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka tallentaa tiedot taksimatkasta, aiheuttaa kustannuksia sellaisille yrityksille, joilla ei vielä ole taksamittaria tai muuta vaatimukset täyttävää laitetta tai järjestelmää. Tällaisten toimijoiden tarkka määrä ei ole tiedossa. Määrän arviointia vaikeuttaa se, etteivät muille laitteille ja järjestelmille jatkossa asetettavat vaatimukset ole tarkkaan tiedossa, jolloin on myös mahdoton arvioida, mitkä nykyisin käytössä olevat laitteet ja järjestelmät täyttäisivät nämä vaatimukset. Virkamiesarvion mukaan erilaisia kyydinjakosovelluksia käyttäviä toimijoita on noin 2 000 ja sellaisia toimijoita, joilla on käytössä muu hinnan määrittämisessä käytettävä laite tai järjestelmä, on korkeintaan joitakin satoja.

Laitevelvoitteesta aiheutuvat kustannukset riippuvat toisaalta siitä, kuinka yritys hinnoittelee taksipalvelunsa ja toisaalta siitä, millaisen laitteen tai järjestelmän yritys päätyy hankkimaan. Koska toimialalla on yleisesti käytössä matkaan ja aikaan perustuva hinnoittelu, voidaan arvioida valtaosan toimijoista päätyvän taksamittarin hankintaan. Alalla tyypillisesti käytössä olevien, mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävien taksamittareiden hankinta- ja asennushinta lisälaitteineen on yhteensä noin 2 000 euroa. Laitteiden leasinghinnat lähtevät valmistajasta riippuen noin 60–100 eurosta kuukaudessa. Useat välitysyhtiöt kuitenkin edellyttävät, että niiden välittämässä kyydeissä käytetään juuri tietynlaista laitteistoa, mistä johtuen taksamittarin hankinnasta aiheutuvat kustannukset voivat tosiasiaassa nousta tätä suuremmaksi. Kyydinvälitysalustoihin liittyminen ei välttämättä maksa mitään, mutta alustat perivät tyypillisesti provisiota välittämistään kyydeistä. Provisiomaksut voivat olla jopa viidenneksen matkan hinnasta. Muunlaisten verovalvonnassa tarvittavia tietoja keräävien laitteiden ja järjestelmien hintatasoa ei ole pystytty arvioimaan.

Muille laitteille ja järjestelmille asetettavat vaatimukset saattavat myös edellyttää muutoksia jo käytössä oleviin laitteisiin ja järjestelmiin, mistä voi puolestaan aiheutua tuotekehityskustannuksia laitevalmistajille ja järjestelmäkehittäjille. Näiden kustannusten suuruutta ei kuitenkaan ole ollut mahdollista tässä vaiheessa arvioida.

Myös taksivalaisimen hankinnasta ja asennuksesta arvioidaan aiheutuvan yrityksille jonkin verran kustannuksia. Taksivalaisimien hinnat vaihtelevat noin 200 eurosta ylöspäin. Asennuksesta ei välttämättä synny erillisiä kuluja, sillä taksivalaisimen asentaminen suoritetaan yleensä muiden taksilaittevarustelujen yhteydessä, etenkin jos taksivalaisimen ohjaus tapahtuu ajoneuvon taksamittarin kautta. Tällöin laiteasennukset sisältyvät usein ajoneuvon hankintahintaan. Taksamittariin kytkettävä taksivalaisin voi olla joko kiinteä tai irrotettava. Irrotettava taksivalaisin voidaan kytkeä myös ajoneuvon virtalähteisiin, kuten tupakansytyttimeen, tai se voi toimia esimerkiksi akulla. Tällaisenaan taksivalaisimen asennuksesta ei arvioida aiheutuvan erityisiä kustannuksia. Viranomaisten karkean arvion mukaan noin 500–1 000 taksiryttäjää toimii tällä hetkellä ilman taksivalaisinta.

Taksiliikenneluvan saamisen edellytyksiin palaava vaatimus yrittäjäkoulutuksen käymisestä ja kokeen suorittamisesta lisäisi yritysten kustannuksia. Yrittäjäkoulutuksen hinta riippuisi siitä, toteutetaanko vaaditut koulutuspäivät fyysistä läsnäoloa vaativina vai verkkoympäristössä toteutettavana etäopetuksena. Etäopetuksena suoritettavan kolmipäiväisen kurssin hinnaksi arvioidaan tulevan vähintään 150–300 euroa ja kokeeseen osallistumisen arvioidaan maksavan noin 100 euroa. Koulutuksen ja kokeeseen osallistumisen lopullinen asiakashinta määräytyy markkinoilla. Hintaan vaikuttaa muun muassa se, millaisia tarkentavia määräyksiä Liikenne- ja viestintävirasto antaa koulutuksesta sekä siihen sisältyvän kokeen sisällöstä, arvosteluperusteista ja toteutuksesta, minkä vuoksi yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen tarkkaa kustannusta ei ole mahdollista vielä arvioida. Velvoite yrittäjäkoulutuksen käymisestä koskisi uusien luvanhakijoiden lisäksi niitä, jotka ovat saaneet taksiliikenneluvan 1.7.2018–31.12.2020 välisenä aikana eivätkä ole

suorittaneet pakollista yrittäjäkoulutusta. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan alalla on tällä hetkellä noin 4 000 luvanhaltijaa, joita koskisi velvollisuus taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen suorittamiselle.⁴⁴ Kustannus luvan jo saaneille toimijoille jää kuitenkin pienemmäksi, sillä heidän ei tarvitsisi suorittaa sekä koulutusta että siihen liittyvää koetta, vaan heillä olisi mahdollisuus suorittaa pelkästään yrittäjäkoe hyväksytysti.

Velvoite pitää mukana taksiliikennelupa, sen jäljennös tai muu liikenteen harjoittamisoikeutta osoittava selvitys aiheuttaisi vain hyvin vähäisiä kustannuksia yrityksille, koska yritys voi tehdä jäljennöksen itse, eikä esimerkiksi jäljennöksen tulostamisesta synny käytännössä lainkaan kustannuksia. Lupajäljennöksen voisi esittää myös esimerkiksi mobiililaitteen ruudulta. Vaatimuksen kerätä ja tallentaa laissa määritellyt taksimatkaa koskevat tiedot ei arvioida aiheuttavan taksitoimijoille merkittäviä kustannuksia, koska useita määriteltävistä tiedoista kerätään lain mukaisesti jo tällä hetkellä. Vähäisiä kustannuksia arvioidaan aiheutuvan mahdollisten uusien tietueiden lisäämisestä tietoja kerääviin laitteisiin. Myöskään ehdotuksella, jonka mukaan taksiliikennelupa voitaisiin jatkossa myöntää ainoastaan henkilölle, jolla on Y-tunnus, ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia yrityksille. Taksiryttäjän tulee joka tapauksessa tehdä kaupparekisterilaissa säädetty perusilmoitus ennen toiminnan alkamista, joten nyt ehdotettavalla säännöksellä ei aseteta yrittäjälle uutta velvoitetta, josta aiheutuisi kustannuksia. Yksityisen elinkeinonharjoittajan perustamisilmoitus kaupparekisteriin maksaa tällä hetkellä sähköisessä palvelussa tehtynä 60 euroa ja paperilomakkeella tehtynä 115 euroa. Arvioiden mukaan noin tuhanelta taksiryttäjältä puuttuu tällä hetkellä Y-tunnus.

Vaikutukset julkiseen talouteen. Harmaan talouden torjunnan helpottamiseen tähtäävillä toimilla pyritään muun muassa ehkäisemään verojen maksun laiminlyöntiä ja sitä kautta lisäämään taksitoiminnasta maksettavia verotuloja. Koska taksitoimialalla esiintyvän harmaan talouden määrää ei ole pystytty euromääräisesti arvioimaan, eikä esitettyjen toimenpiteiden vaikuttavuudesta ole tutkittua tietoa, ei toimenpiteiden vaikutuksia julkiseen talouteen ole ollut mahdollista arvioida. Esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan kuitenkin vähentävän mahdollisuuksia tulojen aliraportointiin, helpottavan toiminnan kenttävalvontaa ja parantavan taksiryttäjien tietoja julkisista velvoitteista kuten veroista ja eläkkeistä. Siten toimenpiteillä voidaan arvioida olevan verojen maksua lisäävä vaikutus.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Harmaan talouden torjunnan helpottamiseen tähtäävillä toimenpiteillä olisi vaikutuksia myös Liikenne- ja viestintäviraston sekä Verohallinnon toimintaan. Uuden taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen myötä Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi tehtäväksi hyväksyä yrittäjäkoulutuksen järjestämisestä vastaavat koulutusorganisaatiot sekä huolehtia kokeiden ja koulutusorganisaatioiden koulutuksen valvonnasta. Esityksen ei arvioida lisäävän Liikenne- ja viestintäviraston nykyistä työmäärää. Esitys saattaa lisätä viraston hyväksymismenettelystä aiheutuvaa työmäärää loppuvuonna 2020, jos uusi koulutusvaatimus kannustaa toimijoita hakemaan lupia ennen kuin uudet vaatimukset astuvat voimaan. Lupahakemusten määrä voi kasvaa loppuvuodesta, koska ennen uudistuksen voimaantuloa luvan saaneille ehdotetaan laissa lievennystä, jonka perusteella heillä olisi mahdollisuus suorittaa pelkkä yrittäjäkoe.

⁴⁴ Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen on kesään 2020 mennessä myönnetty yhteensä lähes 6 000 uutta taksiliikennelupaa. Osa uusista luvanhaltijoista on kuitenkin käynyt yrittäjäkurssin liikennepalvelulakia edeltäneen taksiliikennelain aikana osana taksiluvan hakuprosessia, mutta ei ole tuolloin saanut omaa taksilupaa taksilupien määräsaantelyn vuoksi.

Y-tunnusta koskevan velvoitteen arvioidaan tehostavan taksiliikenteen lupa- ja verovalvontaa suorittavien viranomaisten toimintaa. Velvoitteen myötä kaikki luvanhaltijat saataisiin lupa- ja verovalvonnan piiriin. Ehdotuksen arvioidaan helpottavan taksiliikenteen vero- ja lupavalvontaa suorittavien viranomaisten välistä yhteistyötä, koska Y-tunnus on keskeisessä roolissa muun muassa Verohallinnon ja Liikenne- ja viestintäviraston välisessä tietojenvaihdossa. Ehdotuksesta ei arvioida aiheutuvan merkittäviä hallinnollisia kustannuksia viranomaisille. Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaisi taksiliikenneluvanhakijan Y-tunnuksen lupahakemuksen käsittelyvaiheessa. Esityksessä ehdotetaan luvanhaltijoille kolmen kuukauden pituista siirtymäaikaa Y-tunnuksen hankkimiseen. Liikenne- ja viestintävirasto seuraisi velvoitteen toteutumista ja voisi tarvittaessa käynnistää liikennepalvelulain mukaisen menettelyn luvan peruuttamiseksi. Tästä menettelystä aiheutuisi Liikenne- ja viestintävirastolle lisätyötä riippuen siitä, kuinka hyvin luvanhaltijat noudattavat uutta velvoitetta.

Ehdotettu siirtymäsäännös Y-tunnuksen hankkimisesta sekä yrittäjäkoulutuksen tai -kokeen suorittamisesta aiheuttaa Liikenne- ja viestintävirastolle valvontatehtävän, jossa velvoitteiden täyttäminen tarkastetaan jälkikäteen. Tästä jälkiselvittelystä ja siitä todennäköisesti seuraavista valvonta-asioista, joissa velvoitteen laiminlyöntejä kuullaan, kehoitetaan korjaamaan puutteet ja mahdollisesti peruutetaan lupa, aiheutuu arviolta 2–3 henkilötyövuoden verran lisätyötä vuosina 2021 ja 2022. Työmäärä riippuu siitä, kuinka paljon velvoitteita laiminlyödään ja kuinka paljon tästä seuraavia valvontatoimenpiteitä joudutaan käynnistämään.

Taksamittareihin sekä muihin taksimatka- ja tietojen kerääviin laitteisiin ja järjestelmiin liittyvät määräyksenanto- ja valvontatehtävät lisäävät Liikenne- ja viestintäviraston vuotuista työmäärää arviolta yhden henkilötyövuoden verran.

Taksiliikennelupa-asiakirjojen mukana pitämistä koskevan velvoitteen ja taksivalaisimen käyttöä koskevan velvoitteen arvioidaan helpottavan luvanhaltijan selvittämistä ja siten tehostavan viranomaisten suorittamaa taksiliikenteen kenttävalvontaa.

Lakiin lisättäväksi ehdotettavan säännöksen, jonka mukaan taksiliikennelupa tarvitaan ammattimaisten henkilökuljetusten ohella myös ammattimaisten henkilökuljetusten tarjoamiseen yleisölle, arvioidaan tehostavan ja helpottavan valvontaa.

Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikka taksivalaisimen käyttövelvoitetta ehdotetaan esityksessä ensisijaisesti taksiliikenteen kenttävalvonnan tehostamiseksi ja harmaan talouden torjumiseksi, taksivalaisin helpottaa taksin tunnistamista myös kuluttajan kannalta. Arviomuistion lausuntopalautteessa tuotiin esiin, että taksivalaisin on erityisesti erityisryhmien kannalta selkein ulkoinen taksitunnus, ja sen voidaan arvioida helpottavan erityisryhmiin kuuluvien henkilöiden liikkumista.

Sääntelyn muuttaminen ehdotuksen mukaan siten, että myös taksinkuljettaja olisi luvanhaltijan lisäksi vastuussa ajoneuvossa mukana pidettävistä asiakirjoista ja tiedoista, vaikuttaa taksinkuljettajien oikeudelliseen asemaan. Kuljettajan tulee jatkossa varmistua siitä, että laissa määrätyt asiakirjat ovat mukana hänen kuljettamassaan ajoneuvossa, ja että ajoneuvossa ovat esillä matkustajan nähtävillä pidettäväksi säädetyt tiedot. Muutos tuo taksinkuljettajalle uusia velvoitteita, joiden laiminlyömisestä voi aiheutua kuljettajalle taloudellisia sanktioita. Kohtuullista sanktiouhkaa kuljettajalle on pidetty valvonnan tehostamiseksi perusteltuna, koska taksinkuljettajan on katsottu olevan parhaassa asemassa tarkistamaan ennen ajoa lähtöä, että ajoneuvossa on tarvittavat asiakirjat. Taksiliikennemarkkinoiden rakenne on myös liikennepalvelulain myötä

muuttunut siihen suuntaan, että hyvin suuri osa taksinkuljettajista on taksiyrittäjänä toimivia luvanhaltijoita, jotka ovat vastuussa siitä, että yritys noudattaa lain määräyksiä.

4.2.4 Taksipalvelujen hinnoittelu

Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset kotitalouksien asemaan. Kotitalouksien näkökulmasta taksiyrittäjiin kohdistuva velvoite ilmoittaa taksipalvelun esimerkkimatkan hinta voi tarkoittaa sitä, että taksimatkan hinta on helpommin etukäteen arvioitavissa ja riski maksaa kyydistä poikkeuksellisen korkea hinta vähenee. Niin sanotun ryöstöhinnoittelun riskiä vähentää myös se, että poikkeuksellisen korkeahintaisista kyydeistä olisi sovittava nimenomaisesti ennen matkan alkua. Ruotsissa, jossa myös edellytetään esimerkkimatkan hinnan ilmoittamista ja matkan enimmäishinnasta sopimista, jos esimerkkimatkan hinta ylittää tietyn tason, näyttää sääntely johtaneen siihen, ettei markkinoilla ole enää käytännössä lainkaan poikkeuksellisen kalliita vertailuhintoja ilmoittavia takseja.⁴⁵ Suomessa noin joka neljäs kuluttaja kokee saavansa tällä hetkellä liian vähän informaatiota matkan hinnasta ennen matkan alkua⁴⁶, ja esitetty muutos voisi parantaa heidän mahdollisuuksiaan saada hinnasta riittävä käsitys ennen taksiin nousemista. Esimerkkimatkan hinta voisi myös helpottaa edullisempien taksien tunnistamista, mikä voisi johtaa pieniin säästöihin.

Esimerkkimatkan hintojen ilmoittaminen saattaa lisätä yritysten välistä hintakilpailua, mikä laskee yleisesti kuluttajahintoja ja pienentäisi yritysten voittoja.⁴⁷ Toisaalta lisääntyneellä hintainformaatiolla saattaa olla myös hintoja kohottava vaikutus, koska yritysten on helpompi jäljitellä toistensa hintatasoa. Lisääntynyt hintainformaatio saattaa myös lisätä kuluttajien luottamusta taksipalveluja kohtaan ja siten lisätä niiden kysyntää. Esimerkkimatkan hintojen ilmoittamisen vaikutusta taksipalvelujen hintatasoon ja kysyntään on vaikea arvioida määrällisesti.

Myös ehdotetulla erityisryhmille suunnattujen taksiliikenteen lisäpalvelujen enimmäishintäsääntelyllä saattaa olla jossain vaiheessa vaikutuksia näistä palveluista perittäviin kuluttajahintoihin ja sitä kautta yritysten tuottoihin. Säännös ei kuitenkaan tulisi sovellettavaksi muuten kuin siinä tilanteessa, että lisäpalvelujen hinnat nousisivat kohtuuttoman suuriksi, joten sillä ei ole välittömiä vaikutuksia palvelujen hintoihin tai yritysten tuottoihin.

Yritysvaikutukset. Velvoite käyttää taksissa taksamittaria, jos kyydistä ei ole sovittu etukäteen kiinteää hintaa, aiheuttaa kustannuksia sellaisille yrityksille, joilla ei vielä ole taksamittaria ja jotka haluavat tarjota muuttuvahintaisia kyytejä. Tällaisten toimijoiden tarkka määrä ei ole tiedossa. Määrän arviointia vaikeuttaa se, ettei erilaisten kyydinjakosovellusten hinnoittelumal-

⁴⁵ Transportstyrelsen (2017), s. 12–13. Kyseisen selvityksen mukaan yli 350 kruunun esimerkkimatkan hintoja ei esiinny käytännössä lainkaan, vaikka niitä oli vielä vuonna 2010 peräti 43 prosentilla takseista.

⁴⁶ Liikenne- ja viestintävirasto (2020b), s. 45.

⁴⁷ Hintainformaation lisäämisen vaikutuksia taksipalvelujen hintoihin ei ole tiettävästi tutkittu. Tällaista tutkimusta on kuitenkin olemassa muilta toimialoilta. Esimerkiksi Yhdysvalloissa terveydenhuoltopalvelujen hintainformaation lisäämisen on havaittu johtaneen hintojen laskuun. Brown, Z. (2019): Equilibrium Effects of Health Care Price Information. *The Review of Economics and Statistics* 101(4), s. 699–712. [https://doi.org/10.1162/rest_a_00765] Vesilaskujen lisääntyneen hintainformaation on puolestaan havaittu kasvattavan kysynnän hintajoustoa, eli kuluttajien herkkyyttä muuttaa kulutustaan hintatason muuttuessa. Gaudin, S. (2006): Effect of price information on residential water demand. *Applied Economics* 38(4), s. 383–393. [<https://doi.org/10.1080/00036840500397499>].

leista ole tarkkaa tietoa. Virkamiesarvion mukaan erilaisia kyydinjakosovelluksia käyttäviä toimijoita on noin 2 000 ja sellaisia toimijoita, joilla on käytössä muunlainen hinnan määräyksessä käytettävä laite tai järjestelmä, on korkeintaan joitakin satoja. Velvoitteesta tällaisille toimijoille aiheutuvat kustannukset riippuvat siitä, millaisen laitteen tai järjestelmän yritys päätyy hankkimaan. Alalla tyypillisesti käytössä olevien, mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävien, taksamittareiden hankinta- ja asennushinta lisälaitteineen on yhteensä noin 2 000 euroa. Laitteiden leasinghinnat lähtevät valmistajasta riippuen noin 60–100 eurosta kuukaudessa. Useat välitysyhtiöt kuitenkin edellyttävät, että niiden välittämässä kyydeissä käytetään juuri tietynlaista laitteistoa, mistä johtuen taksamittarin hankinnasta aiheutuvat kustannukset voivat tosiasiaassa nousta tätä suuremmaksi. On myös mahdollista, että osa yrityksistä päätyy tarjoamaan jatkossa kiinteähintaisia kyytejä, jolloin heidän ei tarvitse välttämättä hankkia taksamittaria, vaan myös muunlainen verovalvonnassa tarvittavia tietoja keräävä laite tai järjestelmä on mahdollinen. Tällaisten laitteiden hintatasoa ei ole pystytty arvioimaan.

Velvoite käyttää tiettyä hinnoittelurakennetta muuttuvahintaisissa kyydeissä johtaa siihen, että useiden yritysten on muutettava palvelujensa hinnoittelua. Esimerkiksi sellaiset yritykset, jotka nykyisin perivät niin sanottua hidasajomaksua ajoneuvon liikkeessä hitaasti esimerkiksi ruuhkan vuoksi, joutuvat muuttamaan hinnoittelumalliaan sellaiseksi, jossa aikaveloitusta peritään koko matkan ajalta. Ei ole tarkkaan tiedossa, kuinka moni yritys joutuu muuttamaan hinnoittelumalliaan, mutta karkeasti tällaisia yrityksiä voidaan arvioida olevan useita tuhansia. Toimienpiteestä ei tiettävästi aiheutuisi merkittäviä suoria kustannuksia, mutta uuden hinnoittelumallin suunnittelu aiheuttaa yrityksille hallinnollista työtä. On myös mahdollista, ettei säännelty hinnoittelurakenne sovellu kaikkien yritysten liiketoimintamalliin ja tästä koituu yrityksille ongelmia. Riskiä pidetään kuitenkin tältä osin vähäisenä, sillä säännelty hinnoittelurakenne jättäisi kuitenkin edelleen varsin paljon liikkumavaraa erilaisille hinnoittelurakenteille. Lähtömaksuun, kuljettuun matkaan, matkaan käytettyyn aikaan ja lisämaksuihin perustuva hinnoittelu on jo nykyisin laajasti käytössä taksialalla.

Velvoite ilmoittaa taksipalvelun esimerkkimatkan hinta voi käytännössä tarkoittaa sitä, että takseihin on asennettava esimerkiksi hinnoista kertovat hintatarrat. Esimerkkimatkan hintaa osoittavat hintatarrat tai muut vastaavat merkintätavat aiheuttavat vähäisiä kustannuksia toimialan yrityksille. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut, että ajoneuvoon tarralla kiinnitettävän hintamerkin kappalehinta on pohjamateriaalivalinnoista riippuen enintään 10–15 euroa.⁴⁸ Liikenneluvan haltijoilla on käytössään noin 14 000 taksikäyttöön rekisteröityä ajoneuvoa, joista valtaosaa uusi velvoite koskisi, joten velvoitteen kokonaiskustannukset olisivat arvioitujen kappalehintojen perusteella noin 100 000–200 000 euroa. Myös ehdotettu säännös velvoitteesta toimittaa hintoihin liittyviä tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle aiheuttaa yrityksille jonkin verran hallinnollista taakkaa. Hallinnollisen taakan suuruus riippuu siitä, millaisia tietoja ja missä muodossa yrityksiä veloitetaan toimittamaan. Nämä seikat määräytyvät lopullisesti vasta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä, joten velvoitteesta aiheutuvia kustannuksia ei ole ollut vielä mahdollista arvioida.

Taksipalvelujen hinnoitteluun liittyvillä sääntelyehdotuksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia julkiseen talouteen tai kansantalouteen.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

⁴⁸ Liikenne- ja viestintävirasto (2019): Taksimatka matkustajalle ilmoitettavat tiedot ja hintatietojen esilläpito. Perustelumuuisto. 2.12.2019, s. 2. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Perustelumuuisto_FI.pdf]. Hinta-arvot perustuivat tarravalmistajilta saatuihin arvioihin.

Velvoite seurata taksipalvelujen hintakehitystä aiheuttaa Liikenne- ja viestintävirastolle hallinnollista työtä. Esityksellä ei aseteta virastolle varsinaisesti uusia velvoitteita, mutta erityisesti velvoite seurata erityisryhmille suunnattujen taksiliikenteen lisäpalvelujen hintakehitystä tarkoittaa sitä, että viraston on muutettava hintaseurannan käytäntöjään. Esityksen ei kuitenkaan arvioida lisäävän seurantaan liittyvää hallinnollista työtä nykyisestä. Yritysten velvoite toimittaa hintoihin liittyviä tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle voi jopa jonkin verran vähentää hintaseurantaan liittyvää työtä verrattuna nykyiseen tilanteeseen, jossa tietoja kerätään sopimusrusteisesti.

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan taksipalvelujen seurantaan, liikennepalvelulain vaikutusten arviointiin ja niistä raportointiin liittyvät uudet tehtävät kasvattavat viraston työmäärää kokonaisuudessaan yhdellä henkilötyövuodella. Työmääräarvio sisältää taksipalvelujen hintatietojen seurannan lisäksi myös muiden tietojen keräämisen ja siihen liittyvän suunnittelutyön sekä tietojen koostamisen ja käsittelyn.

Vaikutukset yhdenvertaisuuteen

Mahdollisuudella asettaa enimmäishinnat erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen lisäpalveluille pyritään osaltaan turvaamaan erityisryhmien, kuten liikuntarajoitteisten henkilöiden, yhdenvertaisia mahdollisuuksia liikkua. Esitetyllä säännöksellä ei välttämättä olisi vaikutuksia erityisryhmille suunnattujen palvelujen saatavuuteen ja hintoihin, mutta se mahdollistaisi hintoihin puuttumisen tilanteessa, jossa hinnat uhkaavat nousta kohtuuttoman korkeaksi esimerkiksi vähisestä kilpailusta johtuen.

4.2.5 Muut korjaustarpeet

Taloudelliset vaikutukset

Esityksessä ehdotetulla muutoksella, jolla koti- ja matkailupalveluyritysten osana kokonaispalvelua tarjoama kuljetustoiminta vapautettaisiin luvanvaraisuudesta, arvioidaan olevan taloudellisia vaikutuksia näille yrityksille. Muutoksella voi olla taloudellisia vaikutuksia sekä niille koti- ja matkailupalveluyrityksille, jotka ovat tähän asti tarjonneet kuljetuksia että niille koti- tai matkailupalveluyrityksille, jotka eivät ole sisällyttäneet palvelukokonaisuuteen kuljetuspalvelua toiminnan luvanvaraisuudesta johtuen. Luvanvaraisuuden poistuminen voi kannustaa niitä yrityksiä, jotka eivät ole kuljetuksia tarjonneet, palveluiden kehittämiseen.

Jos koti- ja matkailupalveluyritys tarjoaa kuljetuksia vain laajempaan palvelukokonaisuuteen sisältyvänä, se voisi muutoksen voimaantulon jälkeen päättää luopua taksiliikenneluvasta, jolloin siltä poistuisi taksiliikennelupaan liittyviä hallinnollisia ja liiketoiminnallisia kustannuksia. Taksiliikennelupa maksaa 105 euroa, minkä lisäksi luvanhaltijan tulee suorittaa 80 euron vuosimaksu. Jos ajoneuvo on edes osa-aikaisesti luvanvaraisessa käytössä, se tulee rekisteröidä luvanvaraiseen käyttöön, jolloin auton vakuutusmaksut ovat tyypillisesti tällä hetkellä huomattavasti korkeammat kuin tavanomaisessa käytössä olevilla ajoneuvoilla. Vakuutusmaksujen taso toki vaihtelee esimerkiksi ajoneuvon ja asuinpaikan mukaan. Luvanvaraiseen käyttöön rekisteröity ajoneuvo on myös määräaikaikatsastettava vuosittain sen iästä riippumatta, kun ajoneuvo

muutoin katsastetaan ensimmäisen kerran vasta neljän vuoden iässä ja sen jälkeen kymmenvuotiaaksi asti joka toinen vuosi.⁴⁹

Koti- ja matkailupalveluyritysten kuljetuksiin sovellettavan poikkeuksen myötä poikkeuksen piiriin kuuluvat yritykset vapautuisivat myös tässä esityksessä ehdotettuun lisäsääntelyyn liittyvistä lisäkustannuksista, kuten yrittäjäkoulutuksen ja –kokeen suorittamisesta ja kuljetuksista kerättävien tietojen keräämiseen käytettävän laitteen hankinnasta. Tässä esityksessä ehdotetuista sääntelymuutoksista luvanhaltijoille aiheutuvia taloudellisia vaikutuksia on arvioitu tarkemmin niitä käsittelevissä jaksoissa.

Jos koti- tai matkailupalveluyritys tarjoaa muita kuin laajempaa palvelukokonaisuuteen sisältyviä kuljetuksia eikä täyttäisi ehdotetun lupapojikkeuksen edellytyksiä, yrittäjän tulisi edelleen hankkia taksiliikennelupa ja ajoneuvon kuljettajalla tulisi olla taksinkuljettajan ajolupa. Taksinkuljettajan ajolupa maksaa kuljettajalle 45 euroa. Lupa on yleensä voimassa viisi vuotta. Lupa-hakemuksen lisäksi kuljettajakokelaan tulee luvan saamiseksi läpäistä hyväksytysti taksinkuljettajan koe, joka maksaa tällä hetkellä 100 euroa per yrityskerta, ja hankkia lääkärintausunto taksinkuljettajaa koskevien terveystaatumusten täyttymisestä.

Pojikkeuksen piiriin kuuluvien koti- ja matkailupalveluyritysten kuljetustoiminta on luonteeltaan vähäistä ja muuhun toimintaan liittyvää eikä tyypillisesti vastaa samaan liikkumisen tarpeeseen kuin perinteiset taksipalvelut. Tästä syystä lupapojikkeuksen palauttamisella ei uskota olevan merkittäviä käytännön vaikutuksia taksitoimijoiden liiketoimintaan.

Vaikutukset viranomais toimintaan

Karkean viranomaisarvion mukaan markkinoilla toimii tällä hetkellä reilu tuhat koti- ja matkailupalveluyritystä, jotka tarjoavat kuljetuspalvelua ja joilla on tällä hetkellä taksiliikennelupa. Tarkkaa lukua ei ole käytettävissä, sillä taksiliikenneluparekisterissä luvanhaltijoita ei ole eritelty toiminnan tarkemman luonteen mukaan. Arvio perustuu muun muassa luparekisteristä yrityksen nimen perusteella tehtyyn rajaukseen. Kotipalveluyrittäjät toimivat kuitenkin pääasiassa yksityisinä elinkeinonharjoittajina, jolloin liikennelupa on rekisterissä luonnollisten henkilöiden nimillä. Jos kyseisten koti- ja matkailupalveluyrittäjien kuljetustoiminta täyttää ehdotetun luvanvaraista liikennettä koskevan poikkeuksen edellytykset, on mahdollista, että nämä toimijat peruuttavat voimassaolevat liikennelupansa. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun selvityksen perusteella toimijoiden lupia koskevat vuosi- ja uudistamismaksut ovat lähtökohtaisesti kustannusvastaavia suhteessa lupien valvontaan ja hallintaan liittyvään viranomaisyöhön, eikä luvanvaraisuuden poistumisella arvioida olevan vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston talouteen.

Luvanvaraisuudessa tapahtuva muutos saattaisi hetkellisesti kasvattaa viranomaisen resurssitarvetta, koska alan yritysten oletetaan aktiivisesti esittävän lainsäädännön tulkintaan liittyviä kysymyksiä. Muutos edellyttäisi myös panostusta toimialalle kohdistettuun viestintään liittyen lakimuutoksen vaikutukseen voimassa oleviin lupiin. Karkean viranomaisarvion mukaan muutoksen arvioidaan vaativan sen voimaantulovuonna enintään 2,5 henkilötyövuotta vastaavan työmäärän, mutta on mahdollista, että työ saataisiin hoidettua viranomaisen nykyisiä resursseja kohdentamalla.

⁴⁹ Liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen (1245/2002) 3 §:n 2 momentti (muutettu asetuksella 488/2017). Sääntelyn taustalla on EU direktiivi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista (2014/45/EU).

Muutoksen arvioidaan selkeyttävän oikeustilaa, ja mahdollistavan pitkällä aikavälillä viranomaisen lupa- ja valvontaresurssien tehokkaamman kohdentamisen. Jos lupapoikkeuksen sijaan säädettäisiin koti- ja matkailupalveluyrityksille useita velvoitekohtaisia poikkeuksia esityksessä ehdotettavaan lisäsääntelyyn, tämä vaatisi viranomaisarvion mukaan huomattavasti enemmän ja pysyvämmän viranomaisresursseja.

Vaikutukset yhdenvertaisuuteen

Ehdotetulla koti- ja matkailupalveluyrityksiä koskevalla poikkeuksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia kuljetustoimintaa tarjoavien koti- ja matkailupalveluyritysten ja perinteisten taksitoimijoiden väliseen yhdenvertaisuuteen. Poikkeuksen piiriin kuuluva kuljetustoiminta on tarkkaan rajattu ja soveltuisi ainoastaan sellaisiin toimijoihin, joiden tarjoama kuljetustoiminta on vähäistä ja osa isompaa palvelukokonaisuutta. Kuljetusta ei saisi myöskään hinnoitella ja myydä erikseen ja sen tulisi tapahtua yhtiön hallussa olevalla ajoneuvolla. Poikkeuksen piiriin kuuluvan toiminnan ei katsota kilpailevan perinteisen taksiliikennetoiminnan kanssa, jota tarjotaan rajaamattomalle asiakasjoukolle. Mikäli koti- tai matkailupalveluyritys haluaisi tarjota kokonaispalvelun ohessa myös siitä erillistä kuljetustoimintaa, tulisi yrityksen hankkia normaalisti taksiliikennelupa ilman poikkeuksia. Koti- ja matkailupalveluyrityksiä koskevan rajatun poikkeuksen myötä taksiliikennetoimintaan liittyvä sääntely liittyisi selkeämmin varsinaiseen taksiliiketoimintaan, jota harjoitettaisiin samoilla säännöillä.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneiden tietojen rekisteröinti

Valmistelun aikana selvitettiin erilaisia ratkaisuja, joilla tiedot erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneista voitaisiin viedä liikenneasioiden rekisteriin. Lausuntokierroksella olleessa hallituksen esitysluonnoksessa esitettiin ratkaisua, jossa koulutuksen suorittanut kuljettaja olisi hakenut koulutuksen suoritusmerkintää Liikenne- ja viestintävirastolta ja tieto koulutuksen suorittamisesta olisi viety liikenneasioiden rekisteriin kuljettajan ajolupatietojen yhteyteen ja sitä kautta ajoluvulle. Järjestelmäteknisistä syistä suoritusmerkinnän hakeminen olisi vaatinut käytännössä ajoluvan hakemista, minkä yhteydessä rekisteriin olisi merkitty ajoluvan yhteyteen koulutuksen suorittamista osoittava erityisehto. Samalla koulutuksen suorittanut olisi saanut uuden ajolupakortin, johon koulutuksen suorittaminen olisi merkitty. Uusi ajolupakortti tai voimassaolevan ajoluvan kaksoiskappale olisi maksanut suoritusmerkintää hakevalle 45 euroa. Eriyisehdon lisääminen ajoluvulle ei olisi vaikuttanut ajoluvan voimassaoloaikaan.

Lausuntokierroksella kiinnitettiin huomiota ajoluvan kaksoiskappaleen hakemisesta kuljettajille aiheutuviin kustannuksiin. Liikenne- ja viestintävirastosta saadun lausunnon ja lisätietojen mukaan myöskään luonnokseen sisältyneellä ehdotuksella tavoiteltua mahdollisuutta hyödyntää erityisryhmien kuljettajakoulutustietojen tarkistamisessa ajolupatiedoille luotua sähköistä kuljettajatietopalvelua ei olisi voitu käyttää suunnitellussa laajuudessa tietosuojajaaasteiden vuoksi. Tästä syystä esityksessä päädyttiin ehdottamaan Liikenne- ja viestintäviraston vaihtoehtoista ratkaisua, jossa koulutuksen järjestäjä toimittaa koulutuksen suorittaneita koskevat tiedot Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajalle, joka rekisteröi koulutustiedot liikenneasioiden rekisteriin, eikä tietoja viedä kuljettajan ajoluvulle. Ratkaisussa varmistettaisiin, että erityisryh-

mien kuljettajakoulutusta koskevien tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä on kuitenkin mahdollista tietopyyntöjen perusteella tietosuojarajoitteet huomioiden. Tässä vaihtoehdossa kuljettajalle koulutustietojen rekisteröinnistä aiheutuvien kustannusten uskotaan jäävän selvästi pienemmäksi kuin ajoluvan erityisehtoon perustuneessa ratkaisussa.

Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

Valitussa vaihtoehdossa nykyistä sääntelyä muutettaisiin siten, että sakkorekisteristä ilmenevät rikokset vaikuttaisivat ajoluvan myöntämiseen ajoluvan hakemista edeltävän kolmen vuoden ajalta.

Korkeimman hallinto-oikeuden lievää ajo-oikeuden rikkomusta koskeneen ratkaisun perusteella aluksi harkittiin, että sääntelyä muutetaan vain ajo-oikeudetta ajon osalta siten, että vain ajo-oikeudetta ajoon liittyvän rikkomuksen vaikutusta ajoluvan myöntämiseen olisi lyhennetty kolmeen vuoteen. Valmistelun aikana pohdittiin myös, pitäisikö ajo-oikeudetta ajoa koskeva ehdoton este vähentää yhteen vuoteen. Ajo-oikeudetta ajo voi tietyissä teonkuvauksissa olla myös muihin ajoluvan saamisen esteisiin nähden hyvin lievä teko ja taksinkuljettajan ajolupahakemuksen hylkäävä päätös käytännössä estää laillisen elinkeinon harjoittamisen. Valmistelun aikana päädyttiin kuitenkin siihen, että karenssiaikaa tulisi lyhentää ainoastaan kolmeen vuoteen, koska ajo-oikeudetta ajamiseen liittyy vakavuudeltaan erilaisia tekoja. Kolmea vuotta pidettiin matkustajaturvallisuuden parantamisen näkökulmasta perusteltuna. Kolmen vuoden ehdoton este rajoittaisi kuitenkin elinkeinovapautta selkeästi nykyistä viiden vuoden ehdotonta estettä vähemmän.

Pelkästään ajo-oikeudetta ajoa koskevaa vaihtoehtoa ei päädytty esittämään, koska sakkorekisteritietojen luovuttamisaikaan liittyvä peruste koskee samalla lailla kaikkia sakkorekisteriin merkittyjä tekoja. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain esitöissä kolmen vuoden luovutusaikaa perusteellaan sillä, ettei vähäpätöisen sakkorangaistuksen tulisi voida vaikuttaa pitkäaikaisesti esimerkiksi luotettavuudesta tai soveltuvuudesta tehtäviin selvityksiin ja arviointeihin. Sakkorekisteriin tallennetaan tietoja ensisijaisesti täytäntöönpanoa varten, eikä niiden säilyttämistä pitkään täytäntöönpanon päättymisen jälkeen voi pitää perusteltuna.⁵⁰ Myös tästä syystä on arvioitu, että muutos on perusteltua ulottaa koskemaan kaikkia sakkorekisteriin merkittyjä tekoja.

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus.

Valmistelun aikana harkittiin, tulisiko erityisryhmien kuljettajakoulutus asettaa kaikille pakolliseksi taksinkuljettajan ajoluvan edellytykseksi. Etenkin erityisryhmien etujärjestöt ovat esittäneet, että lakiin tulisi palauttaa pakolliset koulutusvaatimukset, jotka sisältäisivät myös erityisryhmien kanssa toimimiseen liittyvää koulutusta.

Tähän vaihtoehtoon ei kuitenkaan päädytty, koska kaikkia ajoluvan hakijoita koskeva pakollinen erityisryhmien kuljetuksia koskeva koulutus saattaisi nostaa alalle tulon kynnystä liiaksi. Se voisi poistaa liikennepalvelulailla saavutettuja positiivisia vaikutuksia esimerkiksi työllisyyteen ja heikentää palvelujen saatavuutta juuri niillä alueilla, joilla jo nyt on pulaa kuljettajista. Myös osassa arviomuistioon annetuissa lausunnoissa katsottiin, että uudistuksessa tulisi panostaa niiden kuljettajien ammattitaidon parantamiseen, jotka tosiasiallisesti kuljettavat erityisryhmiin kuuluvia matkustajia. Palvelujen saatavuuden kannalta pidettiin näidenkin kuljettajien kohdalla parempana vaihtoehtona vapaaehtoista koulutusta kuin koulutuksen asettamista ajolu-

⁵⁰ HE 218/2001 vp s. 60

van saamisen edellytykseksi. Vaatimus pakollisen erityisryhmien palvelemista tukevan kuljettajakoulutuksen käymisestä voisi olla myös elinkeinovapauden kannalta haasteellinen, sillä osa kuljettajista ei toimi erityisryhmiin kuuluvien henkilöiden kanssa tai heillä on erityisryhmiin kuuluville suunnattuja kuljetuksia vain hyvin harvoin. Taksinkuljettajan ajoluvan saaminen edellyttää edelleen taksinkuljettajan kokeen suorittamista ja kokeessa arvioidaan myös kuljettajan kykyä toimia erityisryhmiin kuuluvien kanssa. Koetta ehdotetaan tässä esityksessä myös kehitettävän entistä enemmän erityisryhmiin kuuluvien tarpeita huomioivaan suuntaan, minkä tavoitteena on osaltaan parantaa kaikkien taksinkuljettajien kykyä toimia erityisryhmiin kuuluvien kanssa.

Valmistelun aikana pohdittiin myös vaihtoehtoa, jossa olisi asetettu pakollinen erityisryhmien tarpeisiin liittyvä koulutusvaatimus ainoastaan niille kuljettajille, jotka suorittavat ajoja esteettömillä ajoneuvoilla⁵¹. Jatkoarvioinnissa kuitenkin tunnistettiin, että valtaosa erityisryhmiin kuuluvista asiakkaista käyttää tavallisilla henkilöautoilla operoivia taksipalveluita. Lisäksi pelkästään esteettömien ajoneuvojen kuljettajiin kohdistettu pakollinen koulutusvaatimus vaikeuttaisi todennäköisesti esteettömien kuljetusten kuljettajien rekrytointia ja kuljettajien sijaistamista. Se johtaisi todennäköisesti erityisesti esteettömien palveluiden tuotantokustannusten nousuun, mikä voisi pahimmillaan vähentää esteettömien taksipalveluiden määrää.

Valmistelun aikana selviteltiin erilaisia vaihtoehtoja, joilla aikaisempi taksinkuljettajan ammattipätevyyslainsäädännön aikana käyty pakollinen kuljettajakoulutus, jatkokoulutus tai erityisryhmien kuljetuksiin liittyvä työkokemus olisi mahdollista hyödyntää nyt ehdotetun vapaaehtoisen koulutustodistuksen suorittamisessa. Tarkoituksena oli selvittää, olisiko mahdollista vähentää kuljettajiin kohdistuvaa taloudellista ja hallinnollista rasitusta vaarantamatta vapaaehtoisen koulutustodistuksen tavoitteita. Valmistelussa tiedostettiin, että varsinkin syrjäseuduilla, joissa julkisesti tuettujen kyytien ajaminen on usein taloudellisesti kestävä taksiliikenteen harjoittamisen ehto, pitkään alalla toimineille kuljettajille on syntynyt sellaista erityisryhmien kuljettamisessa tarvittavaa osaamista, johon ehdotetulla vapaaehtoisella koulutuksella pyritään.

Valmistelussa päädyttiin esittämään järjestelyä, jossa ennen liikennepalvelulakia ajoluvan ja pakollista koulutusta saaneiden olisi mahdollista hyödyntää aiempi koulutus saamalla vapautus esitetyn erityisryhmien kuljettajakoulutuksen teoriaosuudesta ja suorittamalla pelkästään kuljettajakoulutukseen kuuluva yhden päivän mittainen käytännön koulutusosuus.

Vaihtoehtoisina keinoina hyödyntää aikaisempi työkokemus ja koulutus tarkasteltiin esimerkiksi sitä vaihtoehtoa, että Liikenne- ja viestintävirasto olisi hyväksynyt aikaisemmin suoritettua koulutuksen suoraan uuden erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suoritukseksi. Tämä vaihtoehto olisi edellyttänyt, että Liikenne- ja viestintävirasto pystyisi tarkistamaan koulutuksen suorituksen sekä koulutuksen opetussisällön ja vertaamaan sitä esitetyn erityisryhmien kuljettajakoulutuksen vähimmäisopetussisältöön. Valmistelun aikana todettiin, että kyseinen vaihtoehto olisi vaatinut suhteettoman paljon resursseja valvovalta viranomaiselta ja muodostunut tästä syystä epätarkoituksenmukaiseksi vaihtoehdoksi. Lisäksi taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain voimassaoloaikana suoritettujen kuljettajakoulutusten tosiasiallisen sisällön tarkastaminen osoittautui teknisesti mahdottomaksi, sillä sähköisistä rekistereistä on saatavilla ainoastaan tieto siitä, onko kuljettaja saanut koulutusta vai ei. Samoin tosiasiallisen käytännön

⁵¹ Esteettömillä ajoneuvoilla tarkoitetaan tässä Autojen ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista annetun Liikenteen turvallisuusviraston määräyksen (TRAFICOM/420030/03.04.03.00/2019) mukaisia ajoneuvoja. [<https://finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/454001/46016>]

työkokemuksen tarkistaminen jokaisen kuljettajan kohdalta erikseen todettiin epätarkoituksenmukaiseksi tai jopa mahdottomaksi, minkä vuoksi aikaisempaa työkokemusta ei ole sellaiseenaan mahdollista huomioida erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamisessa.

Esillä oli myös vaihtoehto, että merkintä vapaaehtoisen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamisesta olisi ollut mahdollista saada pelkästään sillä perusteella, että kuljettaja on saanut aiemmin lakisääteistä kuljettajakoulutusta, eikä varsinaista vertailua koulutusten sisältöjen vastaavuudesta suoritettaisi lainkaan. Valmistelussa ei kuitenkaan löydetty objektiivista perustetta sille, että pelkästään ennen liikennepalvelulakia suoritettulla pakollisella kuljettajakoulutuksella voisi saada suoritusmerkinnän erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta liikenneasioiden rekisteriin. Aikaisemmin suoritettuna pakollisen koulutuksen taso ja varsinkin painotus erityisryhmien palvelutilanteisiin on vaihdellut merkittävästi riippuen siitä, onko koulutus suoritettu ennen vuoden 2014 lakiuudistusta vai sen jälkeen. Jos kuljettaja on suorittanut henkilöauton ammattiajoluovan ennen vuotta 2010 ja uudistanut luvan ennen liikennepalvelulain voimaantuloa, kuljettaja on saanut ainoastaan päivän mittaisen jatkokoulutuksen, johon ei välttämättä ole sisällynyt lainkaan koulutusta erityisryhmien kanssa toimimisesta. Vaihtoehdon arvioitiin heikentävän erityisryhmien kuljettajakoulutuksen uskottavuutta. Asiakas tai taksipalveluja kilpailuttava hankintayksikkö ei voisi tietää, onko kuljettaja hankkinut erityisryhmien kanssa toimimiseen liittyvää koulutusta vai saanut suoritusmerkinnän pelkästään sillä perusteella, että kuljettajalla on ollut voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa aikaisemman taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain voimassaoloaikana.

Valmistelun aikana tunnistettiin myös mahdollisuus, että 1.7.2018 jälkeen ajoluovan saaneet kuljettajat ovat saattaneet suorittaa esimerkiksi välitysyhtiöiden tai taksiryhtymien tarjoamaa maksullista erityisryhmien kanssa toimimiseen liittyvää kuljettajakoulutusta. Tämän vuoksi valmistelussa selvitettiin, voitaisiinko tämän tyyppinen vapaaehtoinen lisäkoulutus hyväksyä ehdotetun erityisryhmien kanssa toimimiseen liittyvän koulutustodistuksen suoritukseksi. Tämä olisi edellyttänyt, että kuljettaja pystyy luotettavasti osoittamaan koulutuksen suorittamisen ja suoritettuna koulutuksen opetussisällön ja että Liikenne- ja viestintävirasto pystyy todentamaan, että suoritettu koulutus vastaa laissa säädetyn erityisryhmien kuljettajakoulutuksen vähimmäissisältöä. Valmistelussa tämän vaihtoehdon edistämisestä kuitenkin luovuttiin. Nykyisin tarjolla olevia vapaaehtoisia kuljettajakoulutuksia ei säädellä millään tavalla eikä koulutussisältöön tai koulutuksen järjestämiseen kohdistu viranomaisvalvontaa. Tästä syystä koulutukset ovat sisällöltään erilaisia. Liikenne- ja viestintävirasto ei käytännössä pystyisi varmistamaan vapaaehtoisen koulutuksen sisällöstä, minkä lisäksi koulutusten sisältöjen vertailu olisi myös teknisesti hyvin hankalaa vastaavalla tavalla kuin aiemmin suoritettujen pakollisten koulutusten kohdalla.

Koulutusorganisaatioiden hyväksyminen.

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen sekä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen järjestämiseen vaadittaisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä. Valmistelun aikana harkittiin, tulisiko kuljettajakoulutus järjestää yksityisten koulutusorganisaatioiden sijaan viranomaisvetoisesti. Jatkoarvioinnissa kuitenkin päädyttiin siihen, että muiden kuin viranomaisvetoisten koulutusorganisaatioiden kautta pystytään varmistamaan maantieteellisesti kattavampi palvelutarjonta sekä riittävä koulutuskapasiteetti hyödyntämällä markkinoilla jo olevaa osaamista ja koulutusjärjestelmiä. Liikenne- ja viestintäviraston lailla ja määräyksillä säännelty hyväksymismenettely varmistaisi kuitenkin sen, että järjestelyssä säilyy tietty viranomaiskontrolli.

Toinen pohdittu vaihtoehto kuljettajakoulutuksen järjestämiseen oli, ettei koulutusorganisaatioilta vaadittaisi viranomaisen hyväksyntää. Tällöin koulutusorganisaatiolle ei asetettaisi vaa-

timuksia ja laissa säädettäisiin ainoastaan koulutuksen järjestämisen ja koulutussisällön vähimmäisedellytyksistä. Tässä vaihtoehdossa ei kuitenkaan olisi keinoa etukäteen varmistaa, että koulutusorganisaatio, sen toimitilat sekä koulutuksessa käytettävät välineet täyttävät tietyt opetuksen yhtenäisen laadun toteutumisen edellyttämät minimistandardit ja viranomaisten valvontakeinot olisivat rajoitetummat. Ilman koulutusorganisaatioiden viranomaisvalvontaa markkinoilla tarjolla olevan koulutuksen taso saattaisi vaihdella merkittävästi riippuen siitä, missä koulutuksen suorittaa. Viranomaisen hyväksymismenettelyn sekä valvonnan uskotaan tukevan koulutuksen tasaisempaa laatua ja lisäävän myös asiakkaiden luottamusta siihen, että koulutuksen hankkiminen lisää kuljettajien ammatillista osaamista.

Taksinkuljettajan kokeessa todetun vilpin seuraamussääntely.

Esityksessä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto asettaisi kuuden kuukauden mittaisen kiellon osallistua taksinkuljettajan kokeeseen henkilölle, jonka todetaan syyllistyneen vilppiin koetilaisuudessa. Valmistelun aikana pohdittiin eri pituisia karenssiaikoja ja lausuntokierrokselle lähteneessä esityksessä karenssiajaksi ehdotettiin kolmea kuukautta. Lausuntokierroksella esitetyn palautteen johdosta esityksessä ehdotettua karenssiaikaa pidennettiin kuuteen kuukauteen.

Esityksen lausuntopalautteessa toivottiin selvennystä siihen, olisiko kokeessa todetun vilpin seuraamussääntely tarkoitus ulottaa myös esityksessä ehdotettuun yrittäjäkokeeseen. Lausuntokierroksen jälkeen tehdyn jatkovalmistelun aikana kävi ilmi, ettei yrittäjäkokeessa todetusta vilpistä olisi mahdollista asettaa tehokasta määräaikaista kieltoa osallistua yrittäjäkokeeseen. Yrittäjäkokeen järjestämisestä vastaisi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä yksityinen koulutusorganisaatio. Näillä yksityisillä koulutusorganisaatioilla ei ole pääsyä liikenne- ja viestintäviraston järjestelmään, johon tieto kuljettajan ajolupakokeeseen liittyvästä määräaikaisesta kieltopäätöksestä tallennetaan, joten kokeen järjestäjät eivät saisi tietää, jos kokeeseen ilmoittautunut on syyllistynyt vilppiin muualla. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun selvityksen perusteella yksityisille koulutusorganisaatioille tarkoitettu rekisteri, jonne vilpilliseen toimintaan syyllistyneiden henkilöiden tiedot vietäisiin, edellyttäisi kokonaan uuden järjestelmän kehittämistä. Tällainen rekisteri muodostuisi myös tietosuojan näkökulmasta ongelmalliseksi, kun useilla yksityisillä tahoilla olisi pääsy vilppiin syyllistyneiden kuljettajakokelaiden tietoihin.

5.1.2 Taksipalvelujen saatavuus

Taksipalvelujen saatavuustilanteen selvittämiseksi on arvioitu mahdollisuuksia kerätä tietoja myös muilla tavoin kuin palveluntarjoajiin kohdistuvien tietojen toimitusvelvoitteiden avulla. Esiin ovat nousseet esimerkiksi haamuostotutkimukset, joilla selvitetäisiin taksipalvelujen saatavuutta eri puolilla Suomea. On kuitenkin arvioitu, että näiden tutkimusten tulisi olla erittäin laajoja kuvatakseen riittävän kattavasti ja luotettavasti taksipalvelujen saatavuustilannetta eri puolilla Suomea eri ajankohtina, jolloin tutkimusten kustannukset nousisivat erittäin korkeiksi. Liikenteenharjoittajilta pääosin muun toiminnan ohessa syntyvän tiedon keräämisen yhteenlasketut kustannukset yrityksille ja viranomaisille jäisivät todennäköisesti merkittävästi alhaisemmaksi.

5.1.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla

Taksimatkasta kerättävät ja tallennettavat tiedot.

Kaikista taksikyydeistä kerättävien ja säilytettävien tietojen määrittely laissa on nähty valmistelussa välttämättömänä verotuksen jälkivalvontaa parantavana keinona. Lakiin sisällytettäväksi ehdotettavat tiedot kerätään verovalvonnan tarkoituksiin, joten tietosisältö on määritelty Verohallinnon esittämien tietotarpeiden pohjalta. Tietojen määrittelyä Verohallinnon esittämää laajemmaksi ei harkittu.

Kerättävien tietojen ja niiden keräämis- ja säilyttämisvelvollisuuden määrittelemisen vaihtoehto olisi ollut luopua sääntelyn lisäämisestä tältä osin kokonaan ja seurata miten verovalvontaa varten tarvittavien tietojen kerääminen kehittyisi pelkästään esimerkiksi Verohallinnon sivullisen tiedonantovelvollisuutta koskevan vuosittaisen tietojen toimitusvelvollisuuden ja ehdotetun taksamittarisääntelyn tarkistamisen myötä. Tämän vaihtoehdon ei kuitenkaan arvoitu riittävällä tavalla tukevan sitä, että valvontaa suorittavat viranomaiset saisivat kaikista taksikyydeistä tietyt yhtenäiset tiedot. Jos kerättäviä tietoja ei määriteltäisi laissa, säilyisi epävarmuus siitä, mitä tietoja kaikista taksikyydeistä tulee kerätä. Tämä lisäisi edelleen riskiä siitä, että kaikista taksikyydeistä ei saada tehokkaan verovalvonnan kannalta riittäviä tai yhdenmukaisia tietoja. Tietojen keräämisvelvoitteen kohdistaminen taksiryttäjään luo selkeän toimintavelvoitteen eikä lisää merkittävästi yrittäjällä jo muutoinkin olevia tietojen keräämis- ja säilyttämisvelvoitteita.

Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset.

Valmistelun aikana harkittiin myös vaihtoehtoa, jossa taksiliikennelupa olisi ollut mahdollista peruuttaa, jos luvanhaltija ei olisi hankkinut Y-tunnusta tietyn ajan kuluessa luvan myöntämisestä. Taksiliikenneluvan peruuttamismahdollisuus katsottiin kuitenkin sekä verovalvonnan että liikennelupavalvonnan kannalta vähemmän tehokkaaksi ja hallinnollisesti työläemmäksi kuin Y-tunnuksen asettaminen luvan saamisen edellytykseksi. Y-tunnuksen asettaminen luvan myöntämisen edellytykseksi on tavanomaisempi tapa luvanvaraisten elinkeinojen osalta kuin se, että luvan hankkimisesta ilmoitettaisiin jälkikäteen kaupparekisteriin. Luvan peruuttamista jälkikäteen pidettiin huonompana vaihtoehtona myös perustuslain suojaaman elinkeinovapauden näkökulmasta. Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttuvana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin luvan epäämistä.⁵²

Toisena vaihtoehtona harkittiin yrittäjiin kohdistuvan viranomaisten suorittaman ohjeistuksen tehostamista yrittäjän rekisteröintivelvoitteista, mikä ei vaatisi lisäsääntelyä. Valmistelussa tehdyn arvion mukaan ohjeistuksella voitaisiin tavoittaa osa elinkeinonharjoittajista, mutta ei todennäköisesti kaikkia. Riski siitä, että kaikki luvanhaltijat eivät olisi lupavalvonnan piirissä, olisi edelleen olemassa, vaikka tilanne voisi ohjeistuksella jonkin verran kohentua.

Kolmantena vaihtoehtona harkittiin lupa- ja verovalvonnan teknistä kehittämistä niin, että valvontaa voitaisiin kohdistaa myös niihin luvanhaltijoihin, joilla ei vielä ole Y-tunnusta. Tällainen valvonta edellyttäisi kuitenkin järjestelmien teknistä kehittämistä. Vaihtoehtoa ei pidetty tarkoituksenmukaisena ottaen huomioon sen, että taksiryttäjän tulee joka tapauksessa elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 7 §:n 1 momentin mukaan tehdä kaupparekisterilaissa säädetty perusilmoitus ennen toiminnan alkamista. Nyt ehdotettavalla säännöksellä ei katsota asetettavan yrittäjälle uutta velvoitetta.

Taksiliikennelupa-asiakirja ja ajoneuvossa esillä pidettävät tiedot.

⁵² PeVL 13/2014 vp, s. 3.

Esitykseen sisältyy ehdotus velvollisuudesta pitää taksiliikennelupa tai sen jäljennös mukana ajoneuvossa. Valmistelun aikana pohdittiin jäljennökselle asetettavia kriteerejä ja arvioitiin, tulisiko sen olla esimerkiksi oikeaksi todistettu tai viranomaisen valmistama. Oikeaksi todistetun jäljennöksen vaatimisesta ei arvioitu aiheutuvan suuria kustannuksia jäljennösten valmistamisesta. Arvioinnissa päädyttiin kuitenkin siihen, että oikeaksi todistettu tai viranomaisen myöntämä jäljennös ei toisi merkittävää lisäarvoa toimenpiteen tarkoituksen toteuttamisessa. Toimenpiteen tavoitteena on helpottaa sen selvittämistä, kenen liikenneluvan alla kyseinen taksikyyti operoidaan. Tällöin keskeisessä osassa ovat taksiliikennelupadokumentin tiedot, joiden oikeellisuus voidaan tarkistaa kenttävalvontatilanteissa Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmistä. Näin ollen myös luvanhaltijan itse ottama jäljennös tai mobiililaitteelta näytetty digitaalinen jäljennös täyttää saman tavoitteen.

Taksivalaisin.

Taksien tunnistettavuuden ja sen myötä viranomaisvalvonnan edellytysten parantamiseksi valmistelussa arvioitiin taksivalaisimelle vaihtoehtoisina ratkaisuna ensinnäkin lausuntokierroksella ehdotettuja erivärisiä tai erilaisia rekisterikilpiä sekä erilaisia tunnustarroja ja teippauksia taksiautoihin. Esimerkiksi Taksiliiton ehdotuksen mukaan värillinen rekisterikilpi voisi olla kiinnitettynä aina, kun ajoneuvo on rekisteröitynä luvanvaraiseen liikenteeseen, ja värillisessä rekisterikilvessä olisi sama tunnus kuin ajoneuvon tavallisessa kilvessä. Taksien rekisterikilpiä koskeva erityissääntely aiheuttaisi kuitenkin Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan merkittävästi suuremmat hallinnolliset kustannukset muun muassa kilpien rekisteröintiä ja niiden valmistamista koskevasta menettelystä. Tämä edellyttäisi virastolle myös pidempää valmistautumisaikaa muun muassa järjestelmämuutosten vuoksi. Valmistelussa arvioitiin myös, että eriväriset rekisterikilvet olisivat osa-aikaisen yrittäjyyden kannalta monimutkaisempi vaihtoehto kuin taksivalaisin eivätkä toisi merkittävää lisäarvoa valvonnan tarkoituksiin. Irrotettava taksivalaisin mahdollistaa edelleen osa-aikaisen taksiyrittäjyyden ja erilaiset kuljetukset.

Vaihtoehtona ulkoisten taksitunnusten pakollisuudelle harkittiin viranomaisten suorittaman taksiliikenteen valvonnan kehittämistä niin, että sitä pystyttäisiin kohdentamaan paremmin myös tunnuksentomiin takseihin. Valvonnan kehittäminen nykyisellä lainsäädännöllä ja resursseilla katsottiin kuitenkin haastavaksi. Vaihtoehtojen arvioinnissa otettiin huomioon myös muita kuin harmaan talouden torjuntaan liittyviä seikkoja, kuten se, että taksivalaisin on katsottu erityisesti erityisryhmien kannalta helpoiten tunnistettavaksi taksitunnukseksi. Viranomaisvalvonnan kehittämistoimilla ei pystytä vastaamaan sekä viranomaisvalvonnan että kuluttajien tunnistustarpeisiin.

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus.

Valmistelussa päädyttiin esittämään, että taksiliikenneluvan saamisen edellytyksenä on sekä yrittäjäkoulutukseen osallistuminen että yrittäjäkokeen suorittaminen. Vaihtoehtoina harkittiin myös velvoitetta joko pelkästään yrittäjäkoulutukseen osallistumisesta tai kokeen suorittamisesta. Pelkällä kokeella tai koulutuksen läsnäolovelvoitteella ei kuitenkaan arvioitu olevan riittävästi vaikutusta alalle tulevien uusien yrittäjien liiketoiminta- tai taloushallinto-osaamiseen. Valmistelussa tunnistettiin riski, että näillä vaihtoehdoilla ei välttämättä pystyttäisi saavuttamaan uusien yrittäjien yrittäjäosaamisen kasvattamiseen liittyviä tavoitteita ja ne voisivat muodostua pelkästään hallinnolliseksi tai taloudelliseksi rasitteeksi.

Esitettyyn yrittäjäkokeen suorittamista koskevaan velvoitteeseen ehdotetaan siirtymäaikaa niille luvanhaltijoille, jotka ovat saaneet taksiliikenneluvan 1.7.2018–31.12.2020 välisenä aikana eivätkä ole suorittaneet aiemmin pakollista yrittäjäkurssia ja -koetta. Toimenpiteen valmistelun aikana pohdittiin, pitäisikö yrittäjäkoulutusvelvoitteen koskea vasta vuoden 2021 alusta myönnettäviä taksiliikennelupia. Valmistelun aikana arvioitiin, että markkinoilla säilyisi tällöin merkittävä määrä luvanhaltijoita, joilla ei olisi minkäänlaista koulutusta yrittäjänä toimimisesta ja siihen liittyvien velvoitteiden hoitamisesta. Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen uusia taksiliikennelupia on myönnetty kesään 2020 mennessä lähes 6 000 kappaletta. Pakollisen yrittäjäkurssin poistumisen on arvioitu heikentäneen nimenomaan 1.7.2018 jälkeen alalle tulleiden kuljettajien liiketoimintaosaamista ja osaltaan lisänneen verovelvoitteiden laiminlyömisestä riskiä. Ilman näihin yrittäjiin kohdistuvaa velvoitetta osoittaa perusyrittäjätaidot yrittäjäkoulutukselle ehdotuksessa asetettuja tavoitteita ei katsottu voitavan saavuttaa. Näihin taksiliikenneluvanhaltijoihin kohdistuvaa velvoitetta lievennettäisiin kuitenkin niin, että yrittäjäkoulutukseen osallistuminen ei olisi pakollista, vaan luvanhaltijat voisivat osoittaa osaamisena myös suorittamalla hyväksytysti pelkän yrittäjäkokeen.

Valmistelussa harkittiin myös vaihtoehtoa, jossa 1.7.2018–31.12.2020 luvan saaneita toiminnanharjoittajia velvoitettaisiin käymään yrittäjäkoulutus siinä vaiheessa, kun he uusivat lupansa. Taksiliikennelupa on kuitenkin voimassa 10 vuotta eikä sääntelylle asetettujen tavoitteiden toteuttamisen kannalta pidetty tarkoituksenmukaisena siirtää yrittäjäkoulutusvaatimusta lähes 10 vuoden päähän.

5.1.4 Taksipalvelujen hinnoittelu

Kuluttajien riittämättömään tietojensaantiin liittyviä ongelmia olisi mahdollista pyrkiä lieventämään ehdotettujen toimenpiteiden ohella myös esimerkiksi kohdentamalla esitettjä velvoitteita erilaisiin kyyteihin, sääntelemällä kadulta ja taksiasemilta otettavien kyytien hintoja esitettyä laajemmin, edellyttämällä hinnasta sopimista aina ennen matkan alkua, lisäämällä nykyisen hintasääntelyn noudattamisen valvontaa ja helpottamalla taksirytysten hinnoista sopimista.

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunnoille lähettämään hallituksen esitysluonnokseen sisältyi ehdotus siitä, että esimerkkimatkan hintaa ei olisi tarvinnut ilmoittaa ja määrättyä hinnoittelurakennetta käyttää etukäteen tilatuissa kyydeissä, vaikkei niistä oltaisi sovittu etukäteen kiinteää hintaa. Esitysluonnoksesta annetun palautteen perusteella esitystä kuitenkin muutettiin niin, että velvoite koskisi tilaustavasta riippumatta kaikkia sellaisia taksikyytejä, joista ei ole sovittu etukäteen kiinteää hintaa. Lausuntopalautteessa arvioitiin, että taksamittarin käyttöä koskeva sääntely ja hinnoitteluun liittyvä sääntely olisi syytä kohdistaa samanlaisiin kyyteihin, jottei sääntelystä tulisi liian monimutkaista ja vaikeaselkoista. Nyt esitettävässä muutoksessa esimerkkimatkan hintaa ja hinnoittelurakennetta koskevat velvoitteet sekä taksamittarin käyttöä koskevat velvoitteet koskisivat samanlaisia kyytejä. Lausuntopalautteen perusteella tehdyn muutoksen myötä esimerkkimatkan hinta olisi kerrottava ja säädettyä hinnoittelurakennetta olisi käytettävä myös sellaisissa etukäteen tilatuissa kyydeissä, joissa hinta määräytyy matkan aikana tapahtuvan mittauksen perusteella. Esitys voi helpottaa myös tällaisten kyytien kokonaishinnan arviointia.

Muuttuvahintaisten taksikyytien luonteeseen kuuluu, että matkan hinta on etukäteen vaikeasti arvioitavissa. Siihen liittyvää epävarmuutta ei voida täysin poistaa kuin suhteellisen järeillä sääntelykeinoilla, kuten enimmäishintasääntelyllä tai sillä, että edellytetään hinnasta sovittavan ennen matkan alkua. Kaikkia palveluja koskevaan enimmäishintasääntelyyn ja velvoitteeseen sopia hinnoista ennen matkan alkua liittyy kuitenkin merkittäviä riskejä. Enimmäishintasääntely voi johtaa siihen, että kuluttajien hyvinä pitämiä palveluja ei ole mahdollista tarjota kannattavasti, jolloin yrityksiä poistuu markkinoilta ja palvelujen saatavuus heikkenee. Velvoite

sopia hinnasta etukäteen voi puolestaan aiheuttaa yrityksille ja kuluttajille tarpeetonta lisävaivaa. Valtaosa kuluttajista kokee saavansa nykyisin tarvitsemansa tiedot taksimatkan hinnasta, joten velvoite sopia taksimatkan hinnasta etukäteen ei todennäköisesti toisi heille mitään lisäarvoa, vaan päinvastoin aiheuttaisi tarpeetonta vaivaa. Edellä mainituista syistä johtuen on arvioitu, että enimmäishintasääntely ja velvoite sopia hinnoista on tarkoituksenmukaista rajata vain niihin tilanteisiin, joissa se on ehdottoman välttämätöntä.

Valmistelun yhteydessä on pohdittu myös erilaisia taksamittareiden käyttöön liittyviä velvoitteita. Valmistelun aikana on ensinnäkin harkittu erilaisia tapoja määrittää taksamittarin mittaus-tehtävä, eli käytännössä se, milloin taksamittaria olisi käytettävä. Muuttuvahintaisten kyytien hinnan määrittämisen lisäksi vaihtoehtona on ollut myös sellainen ratkaisu, jossa velvoite käyttää taksamittaria olisi sidottu tilanteisiin, jossa taksi otetaan kadulta tai taksiasemalta, jolloin muissa tilanteissa matkan aikana tapahtuvaan mittaamiseen pohjautuvassa hinnan määrittämisessä olisi voinut käyttää myös esimerkiksi erilaisia matkapuhelinsovelluksia. Tämän toimenpiteen ongelmana pidettiin sitä, että tällaisessa ratkaisussa olisi jouduttu yksityiskohtaisesti säätämään muiden laitteiden ja järjestelmien ominaisuuksista, jotta hinnoittelun pohjana olevien mittaustietojen luotettavuudesta voitaisiin varmistua. Jos muut laitteet ja järjestelmät osallistuisivat hinnan määrittämiseen, ei voitu sulkea pois sitä mahdollisuutta, että ne katsottaisiin myöhemmin mittaus-laitedirektiivissä tarkoitetuiksi taksamittareiksi, jolloin niiden tulisi täyttää direktiivin vaatimukset. Taksamittareilla ja muilla laiteilla ja järjestelmillä on selkeämmin eri käyttötarkoitus, kun taksamittareiden tehtävä kytketään muuttuvahintaisten kyytien hinnan määrittämiseen.

Esillä on myös ollut vaihtoehto, jossa taksamittarin käyttöä edellytettäisiin kaikissa takseissa, sekä vaihtoehto, jossa taksamittarin käyttöä ei edellytettäisi missään tilanteessa. Mittauslaitedirektiivin mukaisten taksamittareiden voidaan katsoa takaavan korkean mittauksen ja tiedon säilytyksen luotettavuuden, mutta ne myös nostavat taksiliikennepalvelujen tuottamisen kustannuksia ja rajoittavat erilaisten hinnoittelumallien käyttöä. Koska lainsäädännöllä asetettuna tavoitteena on ollut mahdollistaa myös digitaalisten sovellusten käyttö takseissa, taksamittareiden edellyttäminen kaikissa takseissa ei ole mahdollinen toimenpide. Taksamittareiden käyttövelvoite on tarkoituksenmukaista rajata niihin kuljetuksiin, joissa kuluttajansuojan tarve on suurin. Kun matkan hinta perustuu matkan aikana tapahtuvaan mittaamiseen, on tärkeää, että kuluttaja voi luottaa siihen, että mittari tuottaa oikeaa mittaustietoa. Tästä syystä katsottiin, että luotettavaa mittaustietoa tuottavien taksamittareiden käytön edellyttäminen on perusteltua osassa kuljetuksia.

Yhtenä toimenpiteenä on pohdittu myös hintasääntelyn noudattamisen valvonnan lisäämistä. Taksien valvonnassa on havaittu, ettei hintojen ilmoittamista koskevaa sääntelyä aina täysin noudateta. Tähän mennessä tehtyjen valvontahavaintojen perusteella kuitenkin vaikuttaa siltä, että hintojen ilmoittamiseen liittyvän sääntelyn noudattamatta jättäminen on harvinaista, joten valvonnan lisäämisellä ei arvioida saavutettavan merkittäviä hyötyjä. Koska nykyisin suurin osa takseista ilmoittaa hinnat sääntelyn edellyttämällä tavalla, on kuluttajilla mahdollisuus suosia näitä yrityksiä, jos kokevat hintainformaation hyödylliseksi. Uskottavan valvonnan aikaansaaminen edellyttäisi huomattavaa viranomaisten lisäresursointia, joten hyödyt suhteessa toimenpiteen kustannuksiin jäisivät pieneksi.

Välityskeskusten kautta kyytiä tilattaessa hinnan arviointia voi vaikeuttaa se, ettei välityskeskus pysty kilpailulain asettamista rajoituksista johtuen välttämättä kertomaan kuin sen, kuinka paljon kyyti voi enimmillään maksaa. Tämä voidaan kokea hinnoittelun epäselvyytenä. Valmistelun yhteydessä on pohdittu, voisiko hinnoista sopimista helpottaa säätämällä poikkeus kilpailulaista. Sen nojalla taksirytykset voisivat sopia nykyistä vapaammin yhtenäisestä hinnoittelusta. Esimerkiksi Ruotsissa taksirytykset saavat sopia hinnoista välityskeskusten kautta tilatuissa

kyyydeissä, jos välityskeskukseen markkinaosuus jää alle 35 prosentin. Hinnoista sopimisen helpottamiseen liittyy vastaavia EU-oikeudellisia haasteita, joita on käsitelty taksisääntelyn toimitusta kuvaavassa arviomuistiossa ajovurojen sopimisen helpottamisen osalta⁵³. Toimenpide voisi myös lisätä välityskeskusten välistä hintakilpailua, mutta toisaalta vähentää yksittäisten taksiautoilijoiden välistä hintakilpailua. Valmistelun yhteydessä on kuitenkin tultu siihen tulokseen, että nykyinen oikeustila, jossa saman tavaramerkin alla toimivat taksien yhteenliittymät voivat kilpailusääntöjen puitteissa sopia käytettävistä enimmäishinnoista, kunhan enimmäishintoja sovelletaan kaikkiin saman tavaramerkin kyyteihin, on riittävä poistamaan sopimisen kautta ratkaistavia hinnoitteluun liittyviä epävarmuuksia. Tätä pidemmälle menevän hintayhteistyön ei arvioida tuovan lisäarvoa kuluttajille.

Vaihtoehtoja taksipalvelujen hinnoitteluun liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön taksisääntelyn toimivuutta käsittelevässä arviomuistiossa.⁵⁴

5.1.5 Muut korjaustarpeet

Valmistelun aikana havaittiin, että taksisääntelyssä havaitut puutteet eivät juurikaan liity koti- ja matkailupalveluyritysten kokonaispalvelujen yhteydessä tarjoamiin kuljetuksiin. Suunniteltu lisäsääntely aiheuttaisi näille yrityksille sääntelyn tavoitteiden kannalta tarpeettomia hallinnollisia kustannuksia ja voisi esimerkiksi taksivalaisimen käyttövelvoitteen kohdalla johtaa jopa epätoivottuun lopputulokseen. Koti- ja matkailupalveluyrityksille taksiliikenneluvasta myönnettävän poikkeuksen sijaan valmistelun aikana selvitettiin sitä vaihtoehtoa, että lakiin lisättäviin uusiin velvoitteisiin olisi annettu laajasti koti- ja matkailupalveluyrityksiä koskevia poikkeuksia. Lopulta tarpeelliseksi katsottujen velvoitekohtaisten poikkeusten määrän katsottiin kuitenkin vähentävän lainsäädännön selkeyttä liiallisesti. Liikenne- ja viestintävirastolta saaduista lisätiedoista kävi myös ilmi, että lukuisat lakiin tehtävät poikkeukset olisivat lisänneet merkittävästi taksiliikenteen lupa- ja valvontaviranomaisten työmäärää ja vaatineet muutoksia viranomaisen olemassa oleviin tietojärjestelmiin. Näistä aiheutuvat kustannukset eivät vaikuttaneet olevan järkevässä suhteessa siihen, mitä koti- ja matkailupalveluyritysten taksiliikennelupavelvoitteen säilyttämisellä saavutettaisiin.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Taksikyydeistä kerättävät ja tallennettavat tiedot sekä keräämisessä käytettävät laitteet

Useissa maissa taksikyydeistä verovalvontaa varten kerättäviä tietoja ei ole erikseen määritelty lainsäädännössä, vaan velvoitteet perustuvat yleiseen verovelvollisuuksien hoitamiseen. Muutamassa maassa edellytetään kuitenkin tiettyjen taksimatkoja koskevien tietojen keräämistä ja tallentamista. Useissa maissa takseissa on käytettävä taksamittaria, joka kerää ja tallentaa myös verovalvonnan näkökulmasta tarpeellisia tietoja. Joissain maissa on edellytetty taksamittareiden ohella muitakin laitteita tai toimintatapoja, joilla pyritään varmistamaan, että taksimatkoista kertyy tietoja verovalvonnan ja muun viranomaisvalvonnan tarpeisiin.

EU:n mittauslaitedirektiivi asettaa vaatimukset taksamittareiden ominaisuuksille. Mittauslaitedirektiivissä taksimittari on määritelty yhdessä merkinantogeneraattorin kanssa mittauslaitteena toimivaksi laitteeksi, joka mittaa matkan keston ja laskee etäisyyden merkinantogeneraattorin

⁵³ Ks. LVM (2020), luku 3.4.2, s. 49–50.

⁵⁴ LVM (2020), s. 85–89.

antaman signaalin perusteella sekä laskee ja näyttää matkasta maksettavan hinnan lasketun matkan ja/tai matkan mitatun keston perusteella. Direktiivissä säädetään muun muassa siitä, millaisen hyväksymismenettelyn kautta taksamittareita voidaan saattaa markkinoille, millainen mitaustarkkuus niiden tulee saavuttaa ja millaisia häiriöitä niiden tulee sietää. Direktiivin 3 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat määrätä mittauslaitteiden käytöstä mitaustehtävissä, jos ne pitävät sitä perusteltuna yleiseen etuun, kansanterveyteen, yleiseen turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen, ympäristönsuojeluun, kuluttajansuojaan, verojen ja maksujen kantamiseen sekä hyvään kauppatapaan liittyvistä syistä. Jäsenvaltioiden ei kuitenkaan ole pakko edellyttää direktiivin mukaisten laitteiden käyttöä.

Useissa maissa taksamittareiden käyttövelvoite riippuu kyydin luonteesta. Taksamittarin käyttövelvoite kytkeytyy tyypillisesti tarpeeseen varmistaa kuluttajansuoja niissä tilanteissa, jossa matkan hinta perustuu matkan aikana tapahtuvaan mitaamiseen. Usein taksamittareiden käyttö onkin pakollista sellaisissa kyydeissä, jotka otetaan kadulta tai taksiasemalta, ja joissa matkan hinta perustuu matkan pituuteen ja matkaan käytettyyn aikaan. Taksamittaria ei tyypillisesti edellytetä etukäteen tilatuissa, kiinteähintaisissa kyydeissä.⁵⁵

Ruotsissa kaikissa takseissa tulee olla tällä hetkellä taksamittari ja lisäksi taksamittareiden tuottamat tiedot tulee toimittaa viikoittain raportointikeskukseen (*redovisningscentral*), jossa oleviin tietoihin verovälityksestä vastaavalla viranomaisella on pääsy.⁵⁶ Taksamittarin käyttövelvoitekaan ei näytä poistaneen tulojen aliraportointiin liittyviä haasteita. Ruotsin Taksiliiton tilaaman selvityksen mukaan kyydinvälitysalustan kautta tilatuissa kyydeissä taksamittareihin syötetty tieto matkan hinnasta oli usein merkittävästi asiakkaalta perittyä hintaa alhaisempi.⁵⁷ Ruotsin taksamittarilainsäädäntö muuttuu vuoden 2021 alussa. Tämän jälkeen taksamittareiden käyttö ei ole enää pakollista, vaan etukäteen tilatuissa kiinteähintaisissa kyydeissä sen voi korvata erityisellä laitteistolla (*särskild utrustning för taxifordon*). Taksien, joissa ei ole taksamittaria, on kytkeydyttävä välityskeskukseen, jonka on puolestaan huolehdittava, että tiedot sen välittämistä matkoista ovat verovälityksestä vastaavan viranomaisen käytettävissä.⁵⁸

Tanskassa on määritelty erikseen taksikyydeistä kerättävät ja tallennettavat tiedot. Tanskassa jokaisen taksiyrityksen tulee jatkuvasti kerätä ja tallentaa digitaalisesti tietoja taksikyydeistä. Jokaisesta taksikyydistä tulee kerätä ja tallentaa tieto auton rekisterinumerosta, kuljettajakortin numerosta, päivämäärästä, aloitus- ja lopetusajasta, ajettujen kilometrien määrästä, maksusta, aloituksen ja lopetuksen GPS-koordinaateista ja muista GPS-koordinaateista. Jokaisesta kuljettajan ajovuorosta tulee kerätä ja tallentaa tiedot auton rekisterinumerosta, aloitus- ja lopetusaajasta, kuljettajakortin numerosta ja ajoneuvon kilometrilukemista ennen ja jälkeen ajovuoron. Nämä tiedot tulee toimittaa viranomaisille pyydettyä.⁵⁹ Takseissa on oltava taksamittareiden

⁵⁵ Eri maiden taksamittarisäätelyä on kuvattu esimerkiksi raportissa Euroopan komissio (2016): Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. Final report. [<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf>].

⁵⁶ Transportstyrelsen: Redovisningscentraler för taxitrafik. 13.2.2020. [<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/redovisningscentraler-for-taxi/>].

⁵⁷ Gothia Protection Group (2018): Review of Uber and Regulatory Compliance with Taximeter Auditing. 19.12.2018 [https://www.taxiforbundet.se/wp-content/uploads/2019/01/190122-final-report-review-of-Uber_EN.pdf].

⁵⁸ Transportstyrelsen: Ny kategori av taxitrafik. 10.3.2020. [<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/ny-kategori-av-taxitrafik/>].

⁵⁹ Taxilov 20 §. [<https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2017/1538>]

lisäksi istuinsensorit, jotka mittaavat onko takseissa matkustajia. Tällä pyritään tunnistamaan tulojen aliraportointia⁶⁰.

Virossa ei ole erityistä sääntelyä koskien taksikyydeistä kerättäviä tietoja. Palveluntarjoajan tulee pitää kirjaa vastaanottamistaan maksuista kuten muillakin toimialoilla. Virossa taksamittari on pakollinen taksiasemilta otettavissa kyydeissä, joissa hinnan määrittäminen ei ole tapahtunut digitaalisen sovelluksen kautta. Veroviranomaiset voivat edellyttää toimittamaan verotarkastuksia varten taksamittareista tulostettuja raportteja tai alustapalvelusta kerättyjä tietoja.

Ranskassa taksinkuljettajan tulee ilmoittaa tulonsa veroviranomaiselle, joka voi tarvittaessa pyytää kuljettajalta lisätietoja. Taksamittarin käyttö on pakollista. Viranomaiset voivat pyytää lisätietojen toimittamista kuljettajan työnantajalta tai alustalta, jolle kuljettaja työskentelee. Tietoja voidaan pyytää myös kuljettajan pankilta tai tarkastamalla kuljettajan käyttämä taksamittari.⁶¹

Saksassa jokaisen verovelvollisen tulee säilyttää asiakirjat asianmukaisesti ja pitää yksilöllisesti kirjaa erityisesti kassakuiteista.⁶² Taksamittarin käyttö on pakollista. Vaihtoehtona yksilölliselle kirjanpidolle taksitoimijat voivat kuitenkin kerätä niin sanottuja ajovuorokohtaisia tietoja, joita käytetään yhdessä matkamittarin tai taksamittarin tuottamien tietojen kanssa.

Alankomaissa taksikyydeistä kerättäviä ja tallennettavia tietoja ei ole erikseen määritelty, vaan yleiset verovelvollisia koskevat velvoitteet soveltuvat myös taksiyrittäjiin. Verovelvoitteisiin vaikuttavia tietoja tulee toimittaa viranomaisille pyydettyä. Alankomaissa kaikissa takseissa on oltava laite, joka rekisteröi matkojen päivämäärän, työajat, ajoajat ja lepotauot⁶³. Näiden laitteiden lisäksi useimmissa takseissa on oltava taksamittari, mutta niitä ei tarvitse käyttää sopimusajossa, joiden hinta on sovittu etukäteen.

Yritys- ja yhteisötunnus

Useissa maissa on sääntelyä koskien taksiliikenneluvan myöntämistä rekisteröidylle yritykselle tai luonnolliselle henkilölle. Joissakin maissa, esimerkiksi Alankomaissa, Norjassa ja Saksassa, taksiliikennelupa voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle, vaikka tämä ei olisi rekisteröitynyt kaupparekisteriin. Esimerkiksi Norjassa rekisteröityminen on kuitenkin verotuksellisista syistä kannattavaa. Myös Ruotsissa taksiliikennelupa voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle.⁶⁴ Virossa taksiliikennelupa voidaan myöntää myös luonnolliselle henkilölle, mutta tämän tulee olla

⁶⁰ OECD: Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Note by Denmark. 4.6.2018.

[[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)3/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)3/en/pdf)].

⁶¹ French Tax Proceedings Book, Artikla L 81. [<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006069583&idArticle=LEGIARTI000025068699&dateTexte=20130307>]

⁶² The Fiscal Code of Germany, Section 147. [https://www.gesetze-im-inter-net.de/englisch_ao/englisch_ao.html]

⁶³ Netherlands Vehicle Authority: On board computers for taxis.

[<https://www.rdw.nl/zakelijk/branches/fabrikanten-en-importeurs/english-information-about-typeapprovals/type-approval-for-components/on-board-computers-for-taxis>].

⁶⁴ Taxitrafiklag 2 kap. [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/taxitrafiklag-2012211_sfs-2012-211]

rekisteröity kaupparekisteriin.⁶⁵ Tanskassa taksiliikennelupa voidaan myöntää vain yritykselle.⁶⁶

Taksiliikennelupa-asiakirja ja ajoneuvossa esillä pidettävät tiedot

Taksiliikennelupaa koskevien tietojen esittämisestä on sääntelyä useissa maissa, mutta varsinaisen taksiliikennelupa-asiakirjan mukana pitämiseen ei yleisesti velvoiteta. Kuitenkin esimerkiksi Saksassa taksiliikennelupa tai sen oikeaksi todistettu jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa ja se on esitettävä pyydettyä.⁶⁷ Myös Ranskassa lupa-asiakirja tulee esittää pyydettyä. Useissa muissa maissa, esimerkiksi Tanskassa, Alankomaissa ja Norjassa, on riittävää, että taksiliikenneluvan tunnus tai numero on näkyvillä ajoneuvossa tai sen ulkopuolella. Ruotsissa taksiliikennelupaa ei tarvitse pitää mukana ajoneuvossa, mutta ajoneuvo tulee erikseen rekisteröidä taksikäyttöön. Virossa taksiliikennelupa-asiakirjaa ei tarvitse pitää mukana ajoneuvossa, mutta kaikissa takseissa tulee olla mukana palveluntarjoajan kortti.

Taksivalaisin

Taksien ulkoisia tunnuksia koskeva sääntely on yleistä useissa maissa. Tyypillisimpiä taksitunnuksia ovat taksivalaisin ja erilaiset rekisterikilvet. Maita, joissa on taksien rekisterikilpiä koskevaa sääntelyä, ovat esimerkiksi Alankomaat ja Ruotsi. Alankomaissa jokaisessa taksiautossa tulee olla sininen rekisterikilpi, jota ei voi irrottaa.⁶⁸ Ruotsissa kaikissa takseissa tulee olla keltaiset rekisterikilvet, jotka saa sen jälkeen, kun ajoneuvo on rekisteröity taksikäyttöön liikennevirastossa.⁶⁹ Myös taksivalaisimia koskevaa sääntelyä on useissa maissa. Ranskassa⁷⁰ ja Norjassa⁷¹ kaikissa takseissa tulee olla taksivalaisin ajoneuvon katolla riippumatta siitä, millaisesta taksipalvelusta on kyse. Virossa perinteisten taksipalveluntarjoajien tulee käyttää taksivalaisinta voidakseen ottaa asiakkaita taksiasemilta ja käyttää merkittyjä taksikaistoja. Myös kuljetusliikkeen nimi tai tunnus tulee olla näkyvillä ajoneuvon oikealla ulkopuolella.⁷² Myös Saksassa perinteisten taksipalvelujen tarjoajien tulee käyttää taksivalaisinta ja lisäksi ajoneuvon tulee olla väritykseltään tietynlainen. Muiden kuin perinteisten taksipalvelujen harjoittajien ei tarvitse käyttää taksitunnuksia.⁷³ Tanskassa ei ole velvollisuutta käyttää ulkoista taksitunnusta, mutta taksirytyksen nimi tulee esittää auton ulkopuolella kaikissa takseissa.⁷⁴

⁶⁵ Public Transport Act § 56. [<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/518012019010/consolide>]

⁶⁶ Taxilov § 3. [<https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2017/1538>]

⁶⁷ Personenbeförderungsgesetz § 17. [<https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/BJNR002410961.html>]

⁶⁸ Regeling kentekens en kentekenplaten Artikel 3, 2b2. [<https://wetten.overheid.nl/BWBR0009071/2017-01-01#Artikel3>]

⁶⁹ Transportstyrelsens föreskrifter 2015:63 6 kap. 7 ja 8 §. [https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202015_63_k.pdf]

⁷⁰ Code des transports Artikla R3121-1. [https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=E1DBE51FE828CA940C51A412DA405773.tplgfr31s_3?idArticle=LEGI-ARTI000034389404&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20200527]

⁷¹ Yrkestransportforskriften 48 §. [<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2003-03-26-401>]

⁷² Public Transport Act § 64. [<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/518012019010/consolide>]

⁷³ Verordnung über den Betrieb von Kraftfährunternehmen im Personenverkehr § 26. [https://www.gesetze-im-internet.de/bokraft_1975/BJNR015730975.html]

⁷⁴ Taxilov 26 §. [<https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2017/1538>]

Taksipalvelujen hinnoittelu

Taksipalvelujen hinnoitteluun liittyvä sääntely on varsin yleistä, ja tyypillisesti sen tavoitteena on niin sanotun kiskonnan ehkäisy ja hintaan liittyvän epävarmuuden vähentäminen. Erityisesti kadulta tai taksiasemilta otettavissa kyydeissä enimmäishintasääntely on yleistä. Etukäteen tilatuissa kyydeissä ja kyydeissä, joissa matkasta sovitaan etukäteen kiinteä hinta, hinnoittelu on useassa maassa vapaata.⁷⁵

Maita, joissa myös kadulta ja taksiasemilta otettavien taksipalvelujen hinnoittelu on Suomen tapaan vapaata, ovat esimerkiksi Ruotsi ja Viro. Molemmissa maissa taksiyritysten tulee ilmoittaa palvelujensa hinnat taksin ikkunassa. Virossa paikallisviranomaiset voivat tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä hintojen ilmoittamisesta ja enimmäishinnoista takseille, jotka tarjoavat kyytejä kadulla tai taksiasemilla. Nämä säännökset eivät koske sovellusten kautta tilattuja kyytejä. Ruotsissa yritysten on ilmoitettava ikkunassa 10 kilometrin ja 15 minuuttia kestävä matkan hinta. Jos esimerkkimatkan hinta ylittää 500 kruunua, on matkan enimmäishinnasta sovitettava etukäteen. Velvoite koskee kaikkia takseja tilaustavasta riippumatta.

Useissa maissa taksimatkan hinnan määritykseen on käytettävä taksamittaria, mutta velvoite niiden käyttämiseen riippuu kyydin luonteesta. Monissa Euroopan maissa taksamittareiden käyttö on pakollista sellaisissa kyydeissä, jotka otetaan kadulta tai taksiasemalta, ja joissa matkan hinta perustuu matkan pituuteen ja matkaan käytettyyn aikaan. Taksamittaria ei sen sijaan useissa maissa edellytetä etukäteen tilatuissa, kiinteähintaisissa kyydeissä.⁷⁶ Taksamittarin käyttövelvoite kytkeytyy tyypillisesti tarpeeseen varmistaa kuluttajansuoja niissä tilanteissa, jossa matkan hinta perustuu matkan aikana tapahtuvaan mittaamiseen. Jos hinta on etukäteen kuluttajan tiedossa, ei matkan aikana tapahtuvan mittaamisen sääntelyä ole katsottu välttämättä tarpeelliseksi.

Erityisryhmien kuljettajakoulutus

Osassa vertailuista maista taksinkuljettajien ajoluvan saamiselle on asetettu koulutusedellytyksiä. Tanskassa vuonna 2017 voimaan tullut taksilaki (taxilov, 1538 af 19/12/2017) edellyttää, että kuljettajat suorittavat liikenneministeriön hyväksymän kuljettajakoulutuksen, joka sisältää sekä käytännön opetusta että teoriaopetusta. Kurssin kesto on kaksi viikkoa sisältäen perehtymistä muun muassa työaika-, vero- ja taksilainsäädäntöön. Kurssi sisältää myös kuusi tuntia erityisryhmien kanssa toimimiseen liittyvää koulutusta. Kurssin suorittaminen edellyttää sekä kirjallisen että käytännön kokeen läpäisemistä.⁷⁷ Tanskan liikenneministeriö vastaa koulutusvelvoitteiden valvonnasta ja lupasääntelyn noudattamatta jättäminen voi johtaa sekä toimijaa että kuljettajaluvan peruuttamiseen.⁷⁸

⁷⁵ Eri maiden hintasääntelykäytäntöjä on kuvattu edellä mainitussa Euroopan komission (2016) raportissa. Hintasääntelyä on käsitelty erityisesti raportin sivuilla 41–43 ja 78–86.

⁷⁶ Eri maiden taksamittarisääntelyä on kuvattu esimerkiksi raportissa Euroopan komissio (2016): Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. Final report. [<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf>].

⁷⁷ Taxi lov 7 §, Aftalet om modernisering af taxiloven, 9.2.2017, s. 3–4, s. 10.

⁷⁸ Taxilov 11, 12 ja 14 §. [<https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2017/1538>]

Ranskassa kaikilta taksinkuljettajilta ei vaadita koulutusta erityisryhmien kanssa toimimisesta. Taksinkuljettajat saavat kuitenkin koulutusta ja säännöllistä jatkokoulutusta, joissa käsitellään muun muassa liikenneturvallisuutta.⁷⁹ Kuljettajilta, jotka ovat erikoistuneet erityisryhmien kanssa toimimiseen ja ajavat erityisryhmille tarkoitetuilla ajoneuvoilla, vaaditaan erillistä erityisryhmien kuljettajalupaa. Kyseisen kuljettajaluvan saaminen edellyttää koulutuskokonaisuuden läpäisemistä. Siihen kuuluu muun muassa standardoidun ensiapukoulutuksen suorittaminen sekä koulutusta erityisryhmiin kuuluvien lasten ja vanhusten kanssa toimimisesta.⁸⁰

Alankomaissa taksinkuljettajilta vaaditaan kansallisista kuljetuskoulutuksista vastaavan viraston (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, CBR) myöntämä koulutustodistus. Alankomaissa on useita taksinkuljettajan koulutuksia riippuen siitä, minkälaisia kuljetuksia kuljettaja haluaa ajaa. Erityisryhmien sopimuskuljetusten ajamiseen vaaditaan usein erillinen koulutus, johon sisältyy 85 minuutin mittaisen käytännön kokeen läpäiseminen. Koevaatimuksiin kuuluu muun muassa apuvälineiden käyttö, erilaisten asiakasryhmien (ml. vanhukset ja lapset) tarpeet sekä relevanttien määräysten tuntemus.⁸¹ Erityisryhmien kuljettajakoulutus ei ole laissa säädetty vaatimus, mutta esimerkiksi sopimusajaja hankkivat kunnat saattavat vaatia koulutuksen suorittamista.

Taksinkuljettajan koe

Norjassa kuljettajaluvan saamisen edellytyksiin kuuluvassa taksinkuljettajan kokeessa arvioidaan kuljettajan kykyä toimia myös erityisryhmien kanssa. Norjassa taksinkuljettajan kokeen tavoitteena on varmistaa, että kuljettajilla on pätevyys toimia erityisasemassa olevien asiakasryhmien, kuten liikunta- ja toimintarajoitteisten, lasten ja vanhusten kanssa. Kokeella tulisi niin ikään pystyä varmistamaan, että kuljettajilla on kyky toimia onnettomuustilanteissa. Erityisryhmien kuljetuksia suorittava taksiyritys tarvitsee myös erillisen taksiluvan.

Ruotsin taksinkuljettajan koe on taksilain mukaan ajoluvan saamisen pakollinen edellytys. Taksinkuljettajan kokeen vaatimukset määritellään Ruotsin tiehallinnon taksinkuljettajien ammatipätevyydestä antamassa määräyksessä. Määräyksen mukaan taksinkuljettajien on oltava tietoisia yleisemmistä sairauksista ja vammaisuuksista ja heidän tulee kyetä takamaan matkustajan turvallisuus. Kuljettajien on oltava tietoisia ja pystyttävä tunnistamaan yleisemmät psyykkisiin ja fyysisiin vammoihin ja sairauksiin liittyvät toimintahäiriöt ja pystyttävä arvioimaan asiakkaan turvallisuuden kannalta paras toimintatapa.⁸²

Yrittäjäkoulutus

⁷⁹ Kansallinen määräys taksinkuljettajien koulutuksesta 2 §. [<https://www.legifrance.gouv.fr/affich-Texte.do?cidTexte=JORFTEXT000035484647>]

⁸⁰ 7.7.2009 tehty kansallinen sopimus koskien kuljettajan palkkaamista (Accord du 7 juillet 2009 relatif à l'emploi de conducteur accompagnateur) 2 b §. [https://www.legifrance.gouv.fr/affichIDCC.do?jsessionid=B6671143F2379D8529091C548CB8C7A9.tplgfr33s_1?idConvention=KALI-CONT000005635624&cidTexte=KALITEXT000021551486&dateTexte]

⁸¹ Laki taksinkuljettajien pätevydestä (Regeling vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer), liite 1. [<https://wetten.overheid.nl/BWBR0011901/2016-01-23/#Bijlage>]

⁸² Taxitrafiklag (2012:211) 3 luvun 3 § [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/taxitrafiklag-2012211_sfs-2012-211] Vägverkets föreskrifter om yrkeskunnande för taxiförarlegitimation s. 5 [<http://webapp.trafikverket.se/TRVFS/pdf/2004nr065.pdf>].

Monissa vertailluissa maissa taksiliikenneluvan saaminen edellyttää jonkin tasoisen yrittäjäkoulutuksen suorittamista.

Ranskassa taksiliikenneluvan hakijoilta edellytetään, että kokelas suorittaa koulutuksen, joka sisältää opetusta taksiliiketoiminnan harjoittamisesta sekä muun muassa kirjanpitoa ja verotusta koskevista relevanteista määräyksistä. Yrittäjäkoulutuksen suorittaminen edellyttää myös kirjallisen kokeen läpäisemistä.⁸³ Saksassa edellytetään myös, että luvanhakijalla tai liiketoiminnasta vastaavalla henkilöllä on liiketoimintaosaamista. Yritystoimintaan liittyvä osaaminen tulee osoittaa kirjallisella kokeella.⁸⁴ Ruotsissa taksiluvan saaminen edellyttää kirjallisen yrittäjäkokeen suorittamista.⁸⁵

6 Lausuntopalaute

Tähän lukuun on tiivistetty joitakin päähuomioita ja useissa lausunnoissa esillä olleita asioita sekä kuvattu, millaisia muutoksia hallituksen esitykseen on lausuntopalauteen johdosta tehty. Luvussa on pyritty myös mahdollisuuksien mukaan perustelemaan, miksi jotkin lausunnoissa esitetyt muutosehdotukset eivät ole johtaneet muutoksiin hallituksen esityksessä. Tarkemmin lausuntoja on käyty läpi lausuntoyhteenvedossa, joka on saatavilla hankeikkunasta.

Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

Ehdotuksia, joiden tarkoituksena oli parantaa taksipalveluiden turvallisuutta ja laatua, pidettiin laajasti kannatettavina ja tarkoituksenmukaisina. Lakisääteistä erityisryhmien kuljettajakoulutusta koskevaa ehdotusta pidettiin tervetulleena uudistuksena, mutta esitetyn koulutuksen vapaaehtoisuus jakoi mielipiteitä. Erityisesti erityisryhmien etujärjestöt toivoivat erityisryhmien kuljettajakoulutuksen pakollisuutta kaikille kuljettajille. Taksitoimialan lausunnoissa pääasiassa kannatettiin vapaaehtoista koulutusta. Kansaneläkelaitos Kela esitti vaihtoehdoksi, että kuljettajakoulutus olisi pakollista esteettömillä ajoneuvoilla kuljetuksia hoitaville taksikuljettajille.

Esitystä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen vapaaehtoisuudesta ei pidetty lausuntojen perusteella tarpeellisena muuttaa. Kuljettajakoulutuksen suurimpana hyötynä pidetään sitä, että lakisääteinen koulutusstandardi parantaa julkisten hankintayksikköjen mahdollisuutta asettaa kuljettajien pätevyyttä koskevia vaatimuksia hankintojen kilpailutuksissa. Esimerkiksi Kelan lausunnossa tuotiin esiin periaatteellinen kiinnostus hyödyntää koulutuksia sen omissa hankinnoissa ja kilpailutuksissa, mutta lyhyellä tähtäimellä käytännön toteutukseen vaikuttaa myös se, onko todennäköistä, että koulutuksen suorittaneita on riittävästi markkinoilla tarjousten jättämisvaiheessa. Vapaaehtoisen laissa määritellyn koulutusstandardin mukaisen koulutuksen edellyttäminen kuljettajilta tarjoaisi myös kiinnostuneille yksittäisille taksiiyriyksille tunnistettavan

⁸³ Kansallinen määräys ammattimaisen kuljetustoiminnan yrittäjäkokeen määräyksistä, Arrêté du 6 avril 2017 relatif aux programmes et à l'évaluation des épreuves des examens d'accès aux professions de conducteur de taxi et de conducteur de voiture de transport avec chauffeur, 6.4.2017. [<https://www.legi-france.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000034379046&categorieLien=id>]

⁸⁴ Kansallinen määräys matkustajaliikenteen markkinoille tulon edellytyksistä, Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr (PBZugV), 15.6.2000. [<https://www.gesetze-im-internet.de/pbzugv/BJNR085100000.html>]

⁸⁵ Taksiliikennelaki, Taxitrafiklag (2012:211), 26.4.2012 [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/taxitrafiklag-2012211_sfs-2012-211] ja taksiliikenneasetus, Taxitrafikförordning (2012:238), 3.5.2012 [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/taxitrafikforordning-2012238_sfs-2012-238].

mahdollisuuden profiloitua erityisryhmien palveluihin. Kelan ehdotus pakollisesta koulutuksesta esteettömiä kuljetuksia hoitaville todettiin jo esivalmistelun aikana hankalasti toteutettavaksi, ja sen arvioitiin lisäksi nostavan kyseisten palveluiden jo ennestään muita taksipalveluja suurempia tuotantokustannuksia ja voivan vaikuttaa negatiivisesti esteettömien palvelujen saatavuuteen.

Liikenne- ja viestintävirasto esitti lausunnossaan järjestelmäteknisiä ja tietosuojaa koskevia huolia esityksestä, jolla tieto erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta olisi viety liikenneasioiden rekisteriin ajoluvan erityisehdoksi ja sitä kautta ajoluvalle sekä kuljettajatieto-kyselyn kautta julkisesti haettavaksi. Jatkovalmistelussa päädyttiin esittämään toisenlaista ratkaisua koulutus-tietojen rekisteröimiseksi liikenneasioiden rekisteriin ja tietojen luovuttamiseksi rekisteristä.

Taksitoimialan edustajat, kuten Taksiliitto ry sekä Uudenmaan Taksiryttäjät ry, esittivät, että koulutusta antavaksi hyväksyttävän koulutusorganisaation koulutuksesta vastaavalle johtajalle asetetut vaatimukset voimassaolevasta taksinkuljettajan ajoluvasta ja vähintään yhden vuoden kokemuksesta taksinkuljettajana toimimisesta ovat epärelevanttejä laadukkaan koulutuksen tarjoamiseksi. Myös työ- ja elinkeinoministeriö sekä Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoivat, etteivät koulutuksesta vastaavalle johtajalle asetetut vaatimukset ole tarkoituksenmukaisia, jos koulutusorganisaatio tarjoaa ainoastaan yrittäjäkoulutusta. Erityisryhmien etujärjestöt vaativat toisaalta erityisesti erityisryhmien koulutuksesta vastaavalle koulutusorganisaatioiden opetushenkilöstölle tiukempia pätevyysvaatimuksia kuin lausunnoilla olleessa esitysluonnoksessa ehdotettiin. Lausuntopalautteen perusteella esitystä päädyttiin muuttamaan siten, että hämmennystä aiheuttanut termi koulutuksesta vastaava johtaja muutettiin koulutuksesta vastaavaksi henkilöksi, joka ei ota kantaa henkilön asemaan koulutusorganisaatiossa. Esitystä päädyttiin pätevyysvaatimusten osalta muuttamaan siten, että taksinkuljettajan ajolupaa koskeva vaatimus poistettiin kokonaan. Pelkästään yrittäjäkoulutusta antavan koulutusorganisaation henkilöstöltä ei vaadittaisi myöskään kokemusta taksinkuljettajana toimimisesta. Kokemus taksinkuljettajana toimimisesta nähtiin oleelliseksi erityisryhmien kuljettajakoulutuksen järjestämisessä eikä niinkään yrittäjäkoulutuksessa. Jos koulutusorganisaatio järjestää erityisryhmien kuljettajakoulutusta, opetuksesta vastaavalla henkilöllä tai yhdellä opetushenkilöstöön kuuluvalla opettajalla tulisi olla vähintään yhden vuoden kokemus päätoimisena taksinkuljettajan toimimisesta. Vaatimusta lievennettiin siis siten, että kuljettajakokemusta ei vaadita nimenomaan koulutuksesta vastaavalta henkilöltä, vaan koulutusorganisaatio voi täyttää pätevyysvaatimuksen myös erityisryhmien kuljettajakoulutukseen nimetyn opettajan kautta.

Erityisesti taksitoimialaa ja erityisryhmiä edustavat tahot katsoivat lausunnoissaan, ettei esitetty kolmen kuukauden karenssiaika taksinkuljettajan kokeesta todetusta vilpistä ole riittävän pitkä hallinnollinen seuraamus. Lausunnoissa esitettyjen näkökohtien perusteella esitystä muutettiin pidentämällä ehdotettua Liikenne- ja viestintäviraston asettamaa määräaikaista kieltoa osallistua taksinkuljettajan kokeeseen kolmesta kuukaudesta kuuteen kuukauteen. Oikeusministeriön lausunnossa esitettyjen huomausten perusteella täsmennettiin lisäksi määritelmää vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta.

Taksipalvelujen saatavuus

Erityisesti viranomaistahot ja vammaisjärjestöt pitivät henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajien velvollisuutta toimittaa viranomaiselle määräajoin tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuna kannatettavana. Kyseiset lausunnonantajat katsoivat, että näiden tietojen myötä viranomaisille syntyy nykyistä parempi kuva taksipalvelujen saatavuudesta, jolloin toimenpiteiden tarpeelli-

suutta pystytään arvioimaan luotettavasti. Taksialan toimijat sen sijaan kritisoivat sitä, että tietojen keräysvelvollisuus aiheuttaa hallinnollista taakkaa, eikä suoraan paranna saatavuutta. Samaa kiinnittivät huomiota myös yleisesti elinkeinoelämän näkemyksiä edustavat Helsingin seudun kauppakamari ja Suomen Yrittäjät.

Nykyistä kattavampi kuva taksipalvelujen saatavuudesta on välttämätön, jotta tulevaisuudessa olisi mahdollista tehdä toimenpiteitä, jotka parantavat taksipalvelujen saatavuutta kohdennetusti ongelma-alueilla. Huolta hallinnollisen taakan kasvusta voidaan pitää aiheellisena, mutta kasvua voidaan pyrkiä hillitsemään sillä, että erilaisille toimijoille asetetaan erilaajuisia velvoitteita. Esimerkiksi välityskeskuksille on mahdollista asettaa laajemmat tiedontoimitusvelvoitteet kuin pienille taksiryityksille. Myös tietojen toimitustavoissa ja -tiheydessä on mahdollista huomioida tarve hallinnollisen taakan kasvun hillitseminen. Tietojen toimittamista koskevia velvoitteita täsmennettäisiin myöhemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Muutamassa lausunnossa kommentoitiin taksiryitysten mahdollisuuksia sopia hiljaisten aikojen ja alueiden ajovuoroista, ja tällä asialla katsottiin olevan merkitystä myös taksipalvelujen saatavuuden näkökulmasta. Kilpailulain katsottiin estävän ajovuoroista sopimista ja siten heikentävän taksipalvelujen saatavuutta. Kilpailu- ja kuluttajavirasto kuitenkin totesi lausunnossaan, että sen tietojen perusteella kilpailulain tulkintakysymykset eivät ole laajasti estäneet ajovuorojärjestelyistä sopimista, vaan useilla välitysyhtiöillä on ollut tällaisia käytäntöjä käytössä myös liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. On arvioitu, ettei ajovuoroista sopimiseen liity epä-tarkoituksenmukaisia lainsäädännöllisiä esteitä. Nykyistä laajemmat mahdollisuudet ajovuoroista sopimiseen eivät myöskään takaisi palvelujen saatavuuden paranemista, sillä se ei takaa, että hiljaisten aikojen vuoroista todellisuudessa sovittaisiin tai että niihin sitouduttaisiin.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

Ehdotusta kaikista taksikyydeistä verovalvontaa varten kerättävistä ja tallennettavista tiedoista kannatettiin lausunnoissa laajasti. Tietosuojavaltuutetun toimisto kiinnitti lausunnossaan huomiota esitysluonnoksessa käytettyyn termiin *vähimmäistieto*, joka ei vaikuttaisi olevan yleisen tietosuojasetuksen mukainen. Lisäksi lausunnossa huomautettiin, että esitykseen tulisi tarkentaa perusteluja kerättävien tietojen välttämättömyydestä suhteessa tavoiteltuihin päämääriin. Huomioiden johdosta esitystä täsmennettiin niin, että kerättävien vähimmäistietojen sijaan määritellään kerättävät tiedot, minkä lisäksi täydennettiin perusteluja kerättävien tietojen välttämättömyydestä ja tarpeellisuudesta.

Ehdotukseen taksamittarien ja muiden laitteiden ja järjestelmien käytöstä suhtauduttiin ristiriitaisesti hallituksen esitysluonnoksesta annetuissa lausunnoissa. Noin puolet asiaa kommentoineista lausunnonantajista suhtautui ehdotukseen myönteisesti. Erityisesti viranomaistahot kannattivat esitystä. Noin puolet lausunnonantajista sen sijaan kannatti muunlaista sääntelyratkaisua kuin esitysluonnoksessa esitettyä. Erityisesti taksialan edustajien näkemykset jakautuivat. Osa esitykseen kriittisesti suhtautuneista katsoi, että kaikissa takseissa pitäisi olla EU:n mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävä taksamittari. Osa puolestaan piti hyvänä, että myös muunlaiset laitteet ja järjestelmät sallitaan, mutta toivoi, että niille vaadittaisiin viranomaishyväksyntä ennen käyttöönottoa. Osa lausunnonantajista sen sijaan piti esitystä liian rajoittavana ja katsoi, että esimerkiksi matkapuhelinsovellusten kaltaiset järjestelmät tulisi sallia myös taksimatkan hinnan määrittämisessä. Lausunnoissa nousi esiin myös tarve siirtymäajalle verovalvonnassa tarvittavien tietojen keräämiseen osallistuvien laitteiden ja järjestelmien käyttövelvoitteen osalta, sillä laitteiden ja järjestelmien kehittäminen tai muuttaminen uuden sääntelyn mukaiseksi vuoden vaihteeseen mennessä voi olla vaikeaa, etenkin kun Liikenne- ja viestintäviraston asiaa koskevat määräykset voidaan antaa vasta lain vahvistamisen jälkeen.

Kuten lausuntopalautteestakin voidaan huomata, taksamittareiden sekä muiden laitteiden ja järjestelmien sääntelyyn liittyy useita, osin vastakkaisia intressejä, joiden välillä joudutaan tasapainoilemaan. On arvioitu, että lausuntokierroksella ollut esitys toteuttaa mahdollisista vaihtoehtoista parhaiten erilaisia tavoitteita, eikä esityksen muuttamista tältä osin pidetty tarpeellisenä. Erilliselle hyväksymismenettelylle ei nähdä tarvetta, sillä se olisi hallinnollisesti raskas, eikä hyväksymismenettelyn kaltaisella ennakkovalvonnalla arvioida saatavan hyötyjä, koska riski sille, että tässä tarkoituksessa käytettäisiin muita kuin vaatimusten mukaisia laitteita, arvioidaan vähäiseksi. Voidaan kuitenkin katsoa, että laitteiden ja järjestelmien kehittäminen uusien vaatimusten mukaiseksi edellyttää siirtymäaikaa ja tästä syystä esitetään, että uusi taksamittareita sekä muita laitteita ja järjestelmiä koskeva sääntely tulisi voimaan vasta 1.6.2021 alkaen.

Ehdotusta siitä, että taksiliikenneluvan hakijan tulisi hankkia Y-tunnus ennen taksiliikenneluvan myöntämistä pidettiin lausunnoissa yksimielisesti hyvänä ehdotuksena. Esitysluonnoksen mukaista kuuden kuukauden siirtymäaikaa Y-tunnuksen hankkimiseen pidettiin useissa lausunnoissa liian pitkänä suhteessa Y-tunnuksen hankkimisen helpouteen, minkä vuoksi siirtymäajaksi päätettiin esittää kolme kuukautta.

Ehdotusta taksiliikennelupa-asiakirjan tai sen jäljennöksen mukana pitämisen velvollisuudesta kannatettiin lausunnoissa laajasti. Useissa lausunnoissa oli kuitenkin oletettu, että jäljennöksen olisi oltava paperimuodossa, mitä pidettiin digitaaliseen aikaan nähden vanhanaikaisena ratkaisuna. Huomautusten johdosta esityksen perusteluihin on tarkennettu, että kuljettaja voi näyttää taksiliikenneluvan valvontaviranomaiselle myös sähköisen jäljennöksen muodossa esimerkiksi mobiililaitteen ruudulta. Lausunnoissa kannatettiin laajasti myös ehdotusta kuljettajan vastuun lisäämiseksi lupa-asiakirjan mukana pitämisestä sekä matkustajan nähtävillä pidettäväksi säädetyistä tiedoista. Osassa lausunnoista kuitenkin katsottiin, että vain taksiyrittäjän tulisi olla vastuussa yrityksen tiedoista ja kuljettajalla tulisi olla vastuu vain omien tietojensa esillä pitämisestä. Ehdotusta ei kuitenkaan muutettu, koska kuljettajalla voidaan katsoa olevan parhaat mahdollisuudet varmistua kuljetuksen aikana ajoneuvossa olevista asiakirjoista ja tiedoista. Merkittävä osa kuljettajista on nykyisin myös taksiyrittäjiä. Erityisryhmien etujärjestöt toivat lausunnoissaan esiin, että kuljettajan tulisi matkustajan pyytäessä kertoa matkustajan nähtävillä pidettävät tiedot myös suullisesti. Lausuntopalautteen johdosta liikennepalvelulain 151 §:ään lisättiin säännös siitä, että matkustajan nähtävillä pidettävät tiedot on tarvittaessa kerrottava matkustajalle suullisesti matkustajan pyytäessä.

Lounais-Suomen aluehallintoviraston lausunnossa esitettiin, että taksiyritykselle säädettäisiin velvollisuus taksamittarilla tai muulla laitteella tai järjestelmällä ajon aikana kerättävien ja tallennettavien tietojen luovuttamiseen, sekä taksinkuljettajalle velvollisuus taksiliikennelupa-asiakirjan tai sen jäljennöksen esittämiseen, myös työsuojeluviranomaiselle. Esitystä ei kuitenkaan näiltä osin muutettu. Tietojen luovutus- ja esittämisvelvollisuuden mahdollinen laajentaminen koskemaan kokonaan uusia viranomaisia, millä olisi todennäköisesti vaikutuksia myös näiden viranomaisten toimintavaltuuksiin, edellyttäisi huomattavasti laajempaa valmistelua kuin on ollut mahdollista tehdä tämän esityksen jatkovalmistelun aikataulussa. Lausuntokierroksella olleeseen esitysluonnokseen sisältyneet harmaan talouden torjuntaa tukevat säännösehdotukset oli valmisteltu ensisijaisesti vero- ja lupavalvonnan tehostamisen näkökulmasta.

Ehdotusta taksien tunnistettavuuden parantamisesta sekä taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta ja siihen liittyvistä poikkeuksista pidettiin hyvänä. Useissa taksialan lausunnoissa tuotiin kuitenkin esiin, että pelkkä taksivalaisin ei olisi riittävä tunnistettavuuden ja tehokkaan valvonnan kannalta, vaan tämän lisäksi taksissa tulisi olla värillinen rekisterikilpi. Esitystä taksien tunnistettavuuden parantamisen keinoista ei kuitenkaan muutettu, koska viranomaisarvioiden mukaan värillisistä rekisterikilvistä ei ole valvonnassa niihin liittyvien kustannusten ylittäviä hyötyjä.

Poliisihallituksen ja sisäministeriön poliisiosaston lausunnoissa huomautettiin, että taksivalaisimen käyttövelvollisuuden laiminlyönnin lisäksi myös käyttövelvollisuudesta poikkeamiseen oikeuttavan sopimuksen mukanaapitämisvelvoitteen laiminlyönti tulisi sanktioida. Sopimuksen mukanaapitämisvelvoitteen sanktioiminen tehostaisi valvontaa ja vähentäisi todennäköisesti Poliisihallituksen lausunnossa esille nostettuja tilanteita, joissa jouduttaisiin harkitsemaan ilman taksivalaisinta taksiliikenteessä olevan ajoneuvon ajon keskeyttämistä, koska ajoneuvoa ei pidettäisi ajoneuvolain tarkoittamalla tavalla liikennekelpoisena. Lausuntopalautteen johdosta esitykseen on lisätty sopimuksen mukanaapitämisvelvoitteen laiminlyöntiä koskeva sanktiosäännös tieliikennelakiin.

Useissa taksialan edustajien antamissa lausunnoissa kiinnitettiin huomiota sosiaalisen median kautta tarjottaviin kyyteihin, joita lausuntojen mukaan tarjotaan maksua vastaan ilman taksiliikennelupaa. Voimassa olevan sääntelyn mukaan kyytien tarjoaminen sosiaalisessa mediassa ei vielä itsessään ole osoitus luvattomasta taksitoiminnasta. Jos palveluntarjoaja pyytää toiminnasta vain kuljetuksesta syntyvät kulut, eikä tarkoituksena ole hankkia toiminnasta tuloja, kyse ei olisi ammattimaisesta toiminnasta, eikä siihen vaadita lupaa. Sosiaalisen median kautta tarjottuihin ammattimaisiin henkilökuljetuspalveluihin on mahdollista puuttua myös nykyisen lainsäädännön puitteissa. Voimassa olevan lainsäädännön kuljetuspalvelujen luvanvaraisuuden sääntelyä voidaan pitää tältä osin riittävänä. Valvontaan käytettävissä olevien resurssien niukkuus vaikuttaa saatujen tietojen mukaan kuitenkin käytännössä siihen, missä määrin esimerkiksi sosiaalisessa mediassa tapahtuvaa mahdollisesti ammattimaista toimintaa voidaan valvoa. Kun liikennepalvelulain taksiliikennelupaa vaativan toiminnan määrittelyssä ei ole todettu erityisiä puutteita, tilanteeseen on vaikea vaikuttaa sääntelyn kautta. Lausuntopalautteen perusteella liikennepalvelulain 4 §:ää päätettiin kuitenkin ehdottaa täsmennettäväksi siten, että siinä todetaan taksiliikennelupaa vaadittavan sekä ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä pykälässä mainituilla ajoneuvoilla että näiden palvelujen tarjoamiseen yleisölle.

Matkailualan lausunnoissa tuotiin voimakkaasti esille, että taksiliikennelupaan liitetyt hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetut sääntelymuutokset tuovat alalle tarpeetonta hallinnollista taakkaa ilman, että sillä saavutetaan koti- ja matkailupalveluyritysten osalta lainsäädännöllä haettuja tavoitteita. Kyseisten yritysten osana muuta palvelukokonaisuutta tarjoamat kuljetukset eivät ole varsinaisia taksipalveluja. Jatkovalmistelun yhteydessä todettiin, että esitettyyn sääntelyyn olisi ollut perusteltua myöntää lisäpoikkeuksia matkailualalle, mikä olisi vähentänyt lainsäädännön selkeyttä ja aiheuttanut lisäkustannuksia viranomaisille. Tästä syystä päädyttiin esittämään, että koti- ja matkailupalveluyritysten laajempaan palvelukokonaisuuteen sisältyvät kuljetukset vapautetaan taksiliikennelupavaatimuksesta ja palataan tältä osin liikennepalvelulakia edeltäneeseen tilanteeseen.

Oikeusministeriö totesi lausunnossaan, että luonnoksesta jäi epäselväksi, minkä vuoksi taksinkuljettajakokeeseen ehdotettua seuraamussääntelyä ei ulotettaisi myös yrittäjäkokeeseen todettuun vilppiin. Ehdotetun vilppisääntelyn soveltamista yrittäjäkokeeseen on arvioitu jatkovalmistelussa. Esityksen mukaan yrittäjäkokeen järjestäminen ja sen suorittamisen valvonta olisi koulutuksen järjestävillä yksityisillä koulutusorganisaatioilla. Kyseisillä toimijoilla ei ole, eikä voida antaa, pääsyä liikenne- ja viestintäviraston järjestelmään, johon tieto taksinkuljettajakokeeseen liittyvästä määräaikaisesta kieltopäätöksestä tallennettaisiin. Tästä syystä kokeen järjestäjät eivät pystyisi helposti varmistamaan, onko kokeeseen ilmoittautunut syyllistynyt vilppiin muualla. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun selvityksen perusteella yksityisille koulutusorganisaatioille tarkoitettu erillinen rekisteri, jonne tallennettaisiin tiedot vilpilliseen toimintaan syyllistyneistä, edellyttäisi kokonaan uuden järjestelmän kehittämistä ja olisi tietosuojanäkökulmasta ongelmallinen. Edellä mainituista syistä todetun vilpin seurauksena määrättävää määräaikaista kieltä osallistua uusintakokeeseen ei ehdoteta sovellettavaksi yrittäjäkokeeseen. Esitystä päädyttiin kuitenkin selventämään siten, että myös yrittäjäkokeeseen todetun vilpin

seurauksena kokeen järjestäjän tulisi keskeyttää vilppiin syyllistyneen henkilön koe ja hylätä tämän koesuoritus.

Taksipalvelujen hinnoittelu

Useassa lausunnossa kiinnitettiin huomiota taksipalvelujen hintojen ilmoittamista koskevaan liikennepalvelulain 152 §:n 1 momenttiin ja siihen liittyvään muutosesitykseen. Esimerkiksi PRO-Keskus Oy ja Cabonline Finland Oy esittävät lausunnoissaan, että hintatiedot tulisi voida ilmoittaa myös muutoin kuin ikkunaan kiinnitettävällä hintatarralla. Yritykset esittivät, että ilmoittaminen voisi tapahtua esimerkiksi tabletilla tai erillisellä näytöllä. Erityisryhmien järjestöt puolestaan kiinnittivät huomiota siihen, että hintatiedot tulisi saada tarvittaessa myös suullisesti ja että hintatiedot tulisi esittää riittävän selkeästi. Lausuntopalautteen johdosta esitysluonnosta muutettiin siten, että hintatiedot olisi esitettävä matkustajille helposti havaittavalla tavalla ennen matkan alkamista. Perustelutekstien mukaan hintatietojen ilmoittaminen olisi mahdollista tehdä esimerkiksi hintatarrojen avulla, mutta esityksellä ei ole tarkoitus rajata pois muitakaan ilmoittamistapoja. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi asiaa koskevan määräyksen, jossa olisi mahdollista määritellä myös hyväksytyt tavat hintojen ilmoittamiseen.

Valtaosa esitystä kommentoineista lausunnonantajista piti ehdotusta kadulta tai taksiasemalta otettujen muuttuvahintaisten taksikyytien hinnoittelurakenteen sääntelystä kannatettavana. Ehdotuksen nähtiin selventävän hinnoittelun määräytymisperusteita. Ehdotusta kannattivat muun muassa Kilpailu- ja kuluttajavirasto sekä monet taksirytykset. Taksialan näkemykset kuitenkin jakautuivat, sillä usea taksirytytys sekä taksialaa edustava yhdistys tai yhteisö piti tärkeänä sitä, että yritykset saisivat vapaasti hinnoitella palvelunsa. Myös esimerkkimatkan hinnan ilmoittamista pääosin kannatettiin ja sen arvioitiin parantavan hintojen vertailukelpoisuutta ja sitä kautta lisäävän esimerkiksi kilpailua sekä asiakkaiden luottamusta. Esitystä kannattivat muun muassa viranomaistahot, taksialan edustajat ja erityisryhmien järjestöt. Lausunnoissa kuitenkin kiinnitettiin huomiota siihen, että jos taksilla on käytössä eri hintoja eri aikoina, tulisi tämän näkyä selkeästi myös ilmoitetuissa esimerkkimatkan hinnoissa. Esimerkkimatkan hinnan ilmoittamiseen liittyvät yksityiskohdat tarkentuisivat Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä.

Liikenne- ja viestintävirasto esitti lausunnossaan, että taksipalvelujen hinnoitteluun ja taksamittareiden käyttöön liittyviä velvoitteita olisi syytä yhtenäistää, sillä lausunnoilla olleen hallituksen esitysluonnoksen mukainen sääntely olisi voinut aiheuttaa epäselvyyttä sekä asiakkaille että valvoville viranomaisille. Myös Suomen Taksiliitto ry esitti, että hinnoittelurakennetta ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamista koskeva sääntely olisi syytä ulottaa koskemaan kaikkia muuttuvahintaisia taksimatkoja. Lausunnonantajista myös Oulun Yliopiston INTERACT tutkimusryhmä huomautti, että taksamittarisääntelyn ja hintasääntelyn kohdentumista voi olla sääntelyn selkeyden vuoksi tarpeen yhtenäistää. Lakiesitystä muutettiin lausuntopalautteen johdosta siten, että sekä velvoite käyttää taksamittaria että velvoite ilmoittaa esimerkkimatkan hinta ja käyttää säädettyä hinnoittelurakennetta koskisivat tilaustavasta riippumatta kaikkia taksikyytejä, joista ei ole sovittu etukäteen kiinteää hintaa.

Muutamassa lausunnossa huomautettiin, että kuluttajien mahdollisuudet taksien hintavertailuun ovat väistämättä rajallisia kadulta ja taksiasemilta otettavissa kyydeissä, eikä esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisvelvoitteen uskottu juuri parantavan tilannetta. Esimerkiksi Menevä Oy esitti, että taksiasemalta otettavien kyytien tilannetta korjaisi paremmin se, että asemilta saisi ottaa asiakkaita vain isompaan keskukseseen tai taksiyhtiöön kuuluvat taksit, jolloin kuluttajalla olisi taho, jonka puoleen kääntyä ongelmatilanteissa. Tällainen malli on käytössä Alankomaissa. Esitetty malli arvioitiin kuitenkin tässä vaiheessa tarpeettoman järeäksi toimenpiteeksi,

jolla saattaisi olla haitallisia kilpailuvaikutuksia etenkin niillä alueilla, joissa kilpailevia välityskeskuksia tai suuria taksiyhtiöitä on vain vähän. Esitetyn kaltaisia ratkaisuja on kuitenkin mahdollista toteuttaa alueellisesti. Taksiasemien käyttöä on jo nyt rajoitettu muun muassa eräillä lentoasemilla ja satamissa.

Esitystä siitä, että nykyinen 100 euron raja, jonka jälkeen taksimatkan hinnasta on erikseen sovittava, kumottaisiin ja korvattaisiin esimerkkimatkan hintaan sidotulla sopimisvelvoitteella, kommentoitiin vain muutamassa lausunnossa. Esitykseen suhtauduttiin ristiriitaisesti. Esimerkiksi työ- ja elinkeinoministeriö ja Kilpailu- ja kuluttajavirasto toivat esille, että hinnasta sopimisen kytkeminen esimerkkihintaan tekee sopimushinnan hahmottamisesta kuluttajalle vaikeaa. Sen sijaan esimerkiksi Suomen Taksiliitto ry piti esitystä hyvänä.

Hinnasta sopimiseen liittyvästä sääntelystä annettujen lausuntojen perusteella useilla lausunnonantajilla on ollut vaikeuksia ymmärtää, mitä velvoite hintojen sopimisesta tarkoittaa, milloin se pitäisi esityksen mukaan tehdä ja mitä siitä seuraa. Hinnosta sopimisella ei tarkoiteta tässä yhteydessä sitä, että matkasta täytyisi sopia kiinteä hinta, vaan sopiminen voi tarkoittaa myös sitä, että yritys ja matkustaja sopivat hinnoittelussa käytettävistä hinnan määräytymisen perusteista. Sopimisessa olennaista on, että sen myötä matkustaja ymmärtää sitoutuvansa taksimatkaan, jonka hintataso on poikkeuksellisen korkea. Osassa asiasta annetuissa lausunnoissa velvoite tulkittiin myös niin, että hinnasta olisi sovittava kaikilla sellaisilla matkoilla, joissa hinta ylittää Traficomien määrittämän poikkeuksellisen korkean esimerkkimatkan hinnan tason, eli esimerkiksi aina, kun matka on reilusti esimerkkimatkaa pidempi. Tämä ei kuitenkaan ole esityksen tarkoitus. Hinnasta olisi sovittava kaiken hintaisilla ja pituisilla matkoilla, jos taksin esimerkkimatkan hinta on Liikenne- ja viestintäviraston määrittämää hintarajaa korkeampi riippumatta siitä, muodostuuko matkan kokonaishinta tätä rajaa suuremmaksi tai pienemmäksi. Jos taas taksin esimerkkimatkan hinta jää Liikenne- ja viestintäviraston määrittämän hintarajan alapuolelle, ei matkan hinnasta tarvitsisi sopia, vaikka matka olisi esimerkiksi satojen kilometrien mittainen ja kyydin kokonaishinta muodostuisi siten monta kertaa esimerkkimatkan hintaa suuremmaksi. Suomen Taksiliitto ry puolestaan esitti lausunnossaan epäilyksensä siitä, onko tarkoituksena, ettei matkasta saisi periä korkeampaa hintaa kuin esimerkkihinnan verran, jos hinnasta ei ole sovittu etukäteen, vaikka matka olisi esimerkiksi huomattavasti esimerkkimatkaa pidempi. Tämä on esityksen tarkoitus. Säännöksellä on tarkoitus suojata kuluttajaa tilanteissa, joissa taksi laiminlyö velvoitteensa hinnasta sopimisesta silloin, kun sen hintataso on tavanomaista korkeampi. Esitystä ei voida pitää taksirytyksen näkökulmasta kohtuuttomana, sillä korkeampaa hintaa on mahdollista periä, jos vain noudattaa velvoitetta hinnasta sopimisesta.

Erityisesti taksialan edustajat kritisoivat lausuntokierroksella mahdollisuutta asettaa enimmäishinnat erityisryhmille suunnatuille lisäpalveluille. Kritiikki vaikutti kohdistuvan enimmäishintäsääntelyyn yleisesti, ei esitykseen rajata mahdollisuus enimmäishintojen asettamiseen vain tiettyihin palveluihin. Erityisryhmien järjestöt puolestaan kritisoivat esitystä, koska heidän näkemyksensä mukaan lisäpalveluista ei olisi hyväksyttävää periä lainkaan lisämaksuja tai jos niitä peritään, näihin hintoihin ei saisi sisällyttää erityisvarusteiden hankinnasta aiheutuvia kustannuksia. Enimmäishintäsääntelyn muuttaminen nähtiin lausuntopalautteesta huolimatta tarpeelliseksi. Nykyistä sääntelyä on joka tapauksessa tarve täsmentää sen epämääräisyyden vuoksi, ja koska enimmäishintäsääntelyyn sisältyy aina vaara siitä, että niiden asettamisella vähennetään palvelujen tarjontaa, on mahdollisuus enimmäishintojen asettamiseen syytä kohdentaa vain niihin palveluihin, joissa kohtuuttomien hintojen periminen on todennäköisintä. Esitys ei kuitenkaan tarkoittaisi sitä, että enimmäishintoja välttämättä asetettaisiin, vaan enimmäishintojen tarvetta arvioitaisiin toteutuneen hintakehityksen valossa samaan tapaan kuin on tehty heinäkuusta 2018 lähtien. Erityisryhmien järjestöjen esitystä lisäpalvelujen hintojen vielä voimak-

kaammasta rajoittamisesta ei pidetty kannatettavana, sillä se johtaisi väistämättä tarjonnan vähenemiseen. Erityisryhmät ovat pitäneet jo nykyistä palvelujen saatavuustilannetta heikkona. Esitys olisi ollut ongelmallinen myös perustuslain takaaman omaisuudensuojan kannalta.

Lausunnonantajista Uber huomautti, että velvoite käyttää taksamittaria muuttuvahintaisissa kyydeissä voi olla ongelmallinen tilanteissa, jossa kyydistä on sovittu etukäteen kiinteä hinta, mutta asiakas haluaa esimerkiksi muuttaa määränpäättä kesken matkan. Taksissa ei välttämättä ole taksamittaria, joten uuden hinnan määrittäminen voi olla yrityksen näkökulmasta ongelmallista. Jos kyydin määränpää muuttuu matkan aikana tai jos matkan aikana tehdään esimerkiksi ylimääräisiä pysähdyksiä matkustajan toiveesta, olisi täysin sallittua muuttaa hintaa alkuperäisestä, sillä alkuperäinen kiinteä hinta oli sovittu erilaisesta kyydistä. Se, tarvitsisiko tällaisessa tilanteessa käyttää taksamittaria, riippuisi siitä, miten hinta määritetään muuttuneessa tilanteessa. Kuljettaja ja asiakas voisivat sopia muuttuneelle kyydille uuden kiinteän hinnan, jolloin kyse ei olisi muuttuvahintaisesta kyydistä, eikä hinnan määrittämiseen tarvitsisi käyttää taksamittaria. Jos kuitenkin kyydin hinta perustuisi reittimuutoksen jälkeen kyydin aikana mitattuun matkaan ja aikaan, olisi hinnan määrittämiseen käytettävä taksamittaria.

Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointia kommentoineet lausunnonantajat pitivät arviointia pääosin kattavana ja oikeansuuntaisena. Lausunnoissa esitettiin kuitenkin seikkoja, joilla vaikutusarviointia olisi mahdollista täydentää.

Eweeks ja JH Taksi kiinnittivät huomiota siihen, että välityskeskukset saattavat edellyttää tietynlaisen taksamittarilaitteiston käyttämistä, mistä johtuen taksamittarin käyttövelvoitteesta aiheutuneet kustannukset voivat tosiasiallisesti nousta esitysluonnoksessa kuvattuja alkaen-hintoja korkeammiksi. Vaikutusarviointia täydennettiin tähän liittyvillä huomioilla.

Lausunnonantajista Suomen Kuntaliitto ry ja Opentaxi huomauttivat, ettei arviointia ole tehty ehdotusten vaikutuksesta taksipalvelujen saatavuuteen. Virkamiesarvion mukaan lakiesityksillä on korkeintaan hyvin vähäisiä vaikutuksia taksipalvelujen saatavuuteen, eikä asiaa tästä syystä ole käsitelty vaikutusten arviointia koskevassa luvussa, jossa keskitytään lakiesitysten olennaisiin vaikutuksiin.

Valtiovarainministeriö kehotti arvioimaan esityksen valtiontaloudelliset ja julkistaloudelliset kokonaisvaikutukset. Työ- ja elinkeinoministeriö toivoi taloudellisten vaikutusten arvioinnissa kootumpaa arviota toimialalle aiheutuvista kokonaiskustannuksista mukaan lukien toimialalle aiheutuva hallinnollinen taakka. Erityisryhmien järjestöjen mukaan arviointia tulisi tehdä kattavammin vammaisten henkilöiden näkökulmasta. Vaikutusarviointien täydentäminen eri näkökulmista voisi sinänsä olla arvokasta. Esitettyä tarkempien tai kootumpien arvioiden tekeminen ei käytettävissä olleilla tiedoilla ja valmistelun aikataulussa kuitenkaan ollut mahdollista. Esitystä on kuitenkin täydennetty ehdotettuun koti- ja matkailupalveluyritysten lupavaatimuksen poistumiseen liittyvien yritysvaikutusten ja viranomaisvaikutusten arvioinnin osalta.

Työ- ja elinkeinoministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että esityksellä on vaikutuksia taksinkuljettajien oikeudelliseen asemaan, koska esityksellä lisätään kuljettajien vastuuta ehdotuksessa tarkoitettujen asiakirjojen saatavilla olosta. Lausunnon mukaan vastuun lisääminen olisi hyvä tuoda esille muiden yhteiskunnallisten vaikutusten arvioinnissa. Vaikutusarviointia täydennettiin lausunnon johdosta taksinkuljettajien oikeudelliseen asemaan liittyvillä huomioilla.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Liikennepalvelulaki

4 §. Taksiliikenne. Pykälässä säädettäisiin kuljetustoiminnasta, jonka harjoittaminen Suomessa vaatii taksiliikenneluvan. Pykälässä määriteltyä luvanvaraista taksiliikennettä saisi edelleen harjoittaa myös lain 3 §:ssä tarkoitetun henkilö- tai tavaraliikenneluvan nojalla ilmoittamalla siitä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän 1 momentin mukaan taksiliikennelupa vaadittaisiin edelleen ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä tietyillä ajoneuvolaissa (1090/2002) määritellyillä ajoneuvoilla. Ammattimainen kuljettaminen tiellä on määritelty lain 3 §:ssä ja sen esitöissä. Niiden mukaan ammattimaisena kuljettamisena pidetään vain sellaista toimintaa, jossa kuljetuspalvelun tarjoaja hankkii tuloja ansiotarkoituksessa, elinkeinon harjoittamista varten tai muutoin toimeentuloa varten. Jos palveluntarjoaja pyytää toiminnasta ainoastaan kuljetuksesta aiheutuvat suorat kulut, eikä tarkoituksena ole hankkia toiminnasta tuloja, kyseessä ei ole laissa tarkoitettu ammattimainen toiminta. Tulonhankkimistarkoituksella tarkoitetaan 3 §:n esitöiden mukaan kaikenlaista ansiotarkoituksessa tai elinkeinona harjoitettavaa kuljetustoimintaa riippumatta siitä, miten palvelua tarjotaan. Määritelmä pitää sisällään sekä päätoimisen että sivutoimisen kuljetustoiminnan harjoittamisen.⁸⁶ Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön⁸⁷ mukaan liikennepalvelulailla ei ollut tarkoitus muuttaa silloista luvanvaraisuuden rajaa ammattimaisen toiminnan ja kimppekäyttötoiminnan välillä, vaan säilyttää se. Myöskään tällä esityksellä ei ole tarkoitus tältä osin muuttaa luvanvaraisuuden rajaa, vaan täsmentää lain nykyistä sisältöä huomioiden kuitenkin esimerkiksi erilaisten verkkopalvelujen ja sosiaalisen median arkipäiväistymisen kommunikointivälineenä. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan selvyuden vuoksi täsmennettäväksi niin, että taksiliikennelupaa vaadittaisiin sekä ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen pykälässä määritellyillä ajoneuvoilla että näiden palvelujen tarjoamiseen yleisölle. Muutoksen tarkoitus olisi selvittää sitä, että taksiliikennelupavaatimus ei koske vain toteutuvia tulonhankkimistarkoituksessa tehtyjä kuljetuksia vaan myös ammattimaisten henkilökuljetusten tarjoamista ja markkinointia riippumatta siitä, toteutuuko tarjottu kyyti vai ei. Ammattimaisen kuljetustoiminnan palvelujen tarjoamisessa yleisölle ratkaisevaa on tulonhankkimistarkoitus, ei väline tai paikka, jolla palveluja tarjotaan yleisön saataville. Ammattimaisen kuljetustoiminnan palveluja voisi tarjota yleisölle myös julkisissa sosiaalisen median ryhmissä tai julkisella paikalla. Valvovien viranomaisten tulisi selvittää tarjotun kuljetustoiminnan mahdollinen tulonhankkimistarkoitus erityisesti, jos kuljetuspalveluja tarjotaan toistuvasti ja ennalta määrittelemättömälle reitille. Pelkästään kyydin tarjoaminen verkkopalvelussa ei kuitenkaan olisi osoitus ammattimaisesta kuljetustoiminnasta tulonhankkimistarkoituksessa eikä täsmennyksen tarkoituksena ei ole muuttaa esimerkiksi työporukoiden tai harrasteryhmien kimppekäyttiryhmiä luvanvaraiseksi kuljetustoiminnaksi. Toimilupaa vaativa ammattimainen henkilöiden kuljettamisen palvelujen tarjoaminen yleisölle edellyttää aina, että myös tulonhankkimistarkoitus 3 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla täyttyy. Pykälän 1 momentista poistettaisiin teknisenä korjauksena ajoneuvolain numero, joka on jo mainittu lain 3 §:ssä.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusi 3 kohta, jonka mukaan ilman taksiliikennelupaa saa suorittaa koti- tai matkailupalveluyrityksen kuljetuksia, jotka ovat osa yrityksen asiakkaille tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuvat palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla. Jatkoissa koti- tai matkailupalveluihin sisältyviin kuljetuksiin ei siten vaadittaisi taksiliikennelupaa.

⁸⁶ HE 161/2016 vp, s. 132

⁸⁷ LiVM 3/2017 vp

Taksiliikennelupavaatimuksen ulkopuolelle jäävän koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoaman kuljetuspalvelun tulisi olla osa isompaa palvelukokonaisuutta, jossa kuljetus muodostaa vain vähäisen osan palvelupaketista. Pelkästään esimerkiksi kuljetukset lentokentältä ja hotelliyöpyminen eivät vielä muodosta laajuudeltaan tässä tarkoitettua palvelukokonaisuutta. Palvelukokonaisuuteen sovellettaisiin kokonaishinnoittelua, jossa kuljetus sisältyisi kokonaispalvelun hintaan riippumatta siitä, haluaako asiakas käyttää kuljetuspalvelua vai ei. Kuljetuspalvelun erittely asiakkaan maksaman palvelukokonaisuuden laskulla olisi kuitenkin sallittu, jos siihen on esimerkiksi verotuksellisia syitä. Jos koti- tai matkailupalveluyritys tarjoaa erillisiä ja erikseen hinnoiteltuja kuljetuspalveluita, yrityksen tulee hankkia taksiliikennelupa normaalisti ilman alaan liittyviä poikkeuksia.

Uuden 3 kohdan lisäämisen vuoksi 2 momentin 1 kohdan lopusta poistetaan puolipisteen jälkeinen sana *tai*. Uuden 3 kohdan lisäämisen vuoksi 2 momentin 2 kohdan lopusta muutetaan piste puolipisteeksi ja lisätään puolipisteen jälkeen sana *tai*. Lisäksi pykälän 2 momentin 2 kohtaa korjattaisiin kielellisesti.

6 §. Taksiliikenneluvan myöntäminen. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 9 kohta, jonka mukaan taksiliikennelupa voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle, jolle on annettu Y-tunnus yritys- ja yhteisötietolain 9 §:n mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaisi Y-tunnuksen olemassaolon ennen luvan myöntämistä lupahakemuksen käsittelyn yhteydessä. Yritys- ja yhteisötietolain 9 §:n mukaan rekisteröintivelvolliselle annetaan Y-tunnus sen tekemän yritys- ja yhteisötietolain 10 §:ssä tarkoitetun perustamisilmoituksen perusteella. Niiden taksiliikenneluvanhaltijoiden, joilla ei ole ehdotetun lain voimaantulohetkellä Y-tunnusta, tulisi hankkia sellainen kolmen kuukauden kuluessa lain voimaantulosta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi liikennepalvelulain 242 §:n 2 momentin 1 kohdan nojalla peruuttaa luvan, jos luvanhaltija ei ole hankkinut Y-tunnusta asetetussa määräajassa. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 10 kohta, jonka mukaan taksiliikennelupa voidaan myöntää henkilölle, joka on hyväksytysti suorittanut lain 6 a §:n 3 momentissa tarkoitetun ehdotuksen mukaisen uuden yrittäjäkokeen, joka on hyväksytysti suorittanut ammattitaitoa osoittavan kumotun taksiliikennelain (217/2007) 6 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädetyn taksiliikenteen yrittäjäkurssin sekä yrittäjäkokeen tai joka on muutoin täyttänyt kumotussa taksiliikennelaissa säädetyn ammatillisen pätevyyden vaatimuksen. Kumotun taksiliikennelain aikana taksilupaa hakevat saattoivat suorittaa lakisääteisen yrittäjäkurssin ja -kokeen luvanhakuprosessin aikana, mutta aikaisemman lupien määrä sääntelyn johdosta lupa saattoi jäädä saamatta. Lisäksi kumotun taksiliikennelain 6 §:n mukaan luvanhakija oli vapautettu yrittäjäkurssivaatimuksesta, jos luvanhakijalla oli vähintään kahden vuoden käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävistä tai hän oli suorittanut ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa (631/1998) tarkoitettuun tutkintorakenteeseen sisältyvän kaupallisen, hallinnollisen, teknisen, kuljetusalan tai vastaavan alalle soveltuvan ammatti- tai erikoisammattitutkinnon taikka korkeakoulututkinnon. Lisäksi taksiliikennelain siirtymäsäännöksen mukaan niiden, joilla oli oikeus harjoittaa taksiliikennettä lain voimaan tullessa, katsottiin täyttävän laissa säädetyn ammattitaitovaatimuksen. Tämän esityksen siirtymäsäännöksessä ehdotetaan, että jos taksiliikenneluvan haltija tai tämän liikenteestä vastaava henkilö ei täytä 6 §:n 1 momentin 10 tai 6 §:n 2 momentin 8 kohdassa tarkoitettua taksiliikenneluvan myöntämisen edellytystä, tulee tämän täyttää mainittu edellytys viimeistään 31.12.2021. Lisäämällä 6 §:n 1 momentin 10 ja 6 §:n 2 momentin 8 kohtaan edellä mainittu poikkeus varmistettaisiin, että ne henkilöt, jotka ovat suorittaneet lakisääteisen yrittäjäkurssin ja -kokeen, mutta saaneet ensilupansa vasta liikennepalvelulain voimaantulon ja lupien määrä sääntelyn poistumisen jälkeen, olisivat vapautettuja lakimuutoksen siirtymäsäännöksestä johtuvasta velvoitteesta suorittaa yrittäjäkoe. Myöskään niiden luvanhaltijoiden tai näiden liikenteestä vastaavien henkilöiden, jotka ovat täyttäneet ennen liikennepalvelulakia voimassa olleet taksiyrittäjän ammatillisen pätevyyden vaatimukset ja olleet vapautettuja yrittäjäkurssista ja -kokeesta, ei tarvitsisi suorittaa uutta yrittäjäkoulusta tai -koetta.

Uusien kohtien lisäämisen johdosta 1 momentin 8 kohdasta muutettaisiin piste puolipisteeksi.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusi 8 kohta, jonka mukaan taksiliikennelupa voidaan myöntää oikeushenkilölle, jonka lain 7 §:ssä tarkoitettu liikenteestä vastaava henkilö on hyväksytysti suorittanut lain 6 a §:n 3 momentissa tarkoitettun uuden yrittäjäkokeen tai ammattitaitoa osoittavan kumotussa taksiliikennelaissa (217/2007) säädetyn taksiliikenteen yrittäjäkurssin sekä yrittäjäkokeen tai joka on muutoin täyttänyt kumotussa taksiliikennelaissa (217/2007) säädetyn ammatillisen pätevyyden vaatimuksen. Lisäksi uuden kohdan lisäämisen johdosta 2 momentin 7 kohdasta muutetaan piste puolipisteeksi.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys siten, että jatkossa käsite luvanhakija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä luvanhakijasta on käytetty sekä yhteen että erikseen kirjoitettua versiota. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteen kirjoitusasu lakiin.

Pykälän 4 momentissa täsmennetään Ahvenanmaan toimivaltainen viranomainen Ahvenanmaan maakunnan hallitukseksi. Momentin sisältöä ei muilta osin muuteta, kyse on teknisestä korjauksesta.

6 a §. *Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe.* Lakiin lisättäisiin uusi pykälä taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksesta ja -kokeesta. Yrittäjäkokeen hyväksytty suorittaminen olisi ehdotuksen mukaan taksiliikenneluvan myöntämisen edellytys.

Pykälän 1 momentin mukaan yrittäjäkoulutuksen tulee sisältää opetusta taksiyrityksen kaupallisesta ja taloudellisesta johtamisesta sekä verotusta, kirjanpitoa, työllistämistä, palkkaa, sosiaaliturvaa, eläkkeitä ja vakuuttamista koskevasta lainsäädännöstä. Yrittäjäkoulutuksen tarkoituksena olisi varmistaa, että taksiliikenteen harjoittajaksi aikovalla henkilöllä on perusvalmiudet ja osaaminen taksiyrittäjänä toimimiseen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin koulutuksen vähimmäiskestosta. Koulutuksen vähimmäiskesto olisi 21 opetustuntia. Yhden opetustunnin pituus olisi 45 minuuttia. Laissa ei asettaisi vaatimuksia sille, kuinka monena päivänä koulutusta annetaan, vaan vähimmäistuntimäärä voitaisiin jakaa koulutuksen toteuttamisen kannalta järkevästi useammalle päivälle. Koulutus voitaisiin toteuttaa verkkokoulutuksena, edellyttäen, että koulutus täyttää sille asetetut vähimmäisvaatimukset koulutuksen sisällöstä ja kestosta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että koulutuksen jälkeen suoritettavassa yrittäjäkokeessa tulisi olla kysymyksiä kaikista yrittäjäkoulutukseen sisältyvistä aihealueista. Yrittäjäkokeella varmistuttaisiin siitä, että taksiliikenneluvan hakija on maksanut 1 momentissa tarkoitettun koulutuksen keskeisen opetussisällön ja saanut valmiudet suoriutua lainsäädännön mukaisista yrittäjävelvoitteistaan. Kokeen järjestänyt koulutusorganisaatio myöntäisi kokeen hyväksytysti suorittaneelle henkilölle todistuksen kokeen suorittamisesta. Taksiliikennelupaa hakevan toiminnan harjoittajan tai tämän nimeämän liikenteestä vastaavan henkilön tulisi osallistua yrittäjäkoulutuksen teoriaosuuteen kokonaisuudessaan voidakseen osallistua yrittäjäkokeeseen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että koulutuksen jälkeen järjestettävästä yrittäjäkokeesta sekä sen valvonnasta vastaisi kyseisen koulutuksen järjestävä Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä koulutusorganisaatio. Koulutusorganisaation vastuulla olisi järjestää koetilaisuus, huolehtia kokeen asianmukaisesta valvonnasta sekä suunnitella koekysymykset perustuen Liikenne- ja viestintäviraston antamiin määräyksiin.

Pykälän 5 momentissa Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin valtuus antaa tarkempia määräyksiä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeen arvosteluperusteista. Kokeen sisällöstä määrääminen kattaisi esimerkiksi kokeessa käsiteltävien tarkempien aihealueiden sekä kokeen keston ja minimikysymysmäärän määrittämisen. Määräyksenantovaltuuden antaminen Liikenne- ja viestintävirastolle nähdään tärkeäksi, sillä näin voitaisiin varmistua siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto pystyy tarvittaessa nopeastikin antamaan koulutusorganisaatioille yksityiskohtaisempaa ohjeistusta koulutuksen ja kokeen sisällöstä sekä yrittäjäkokeen toteuttamistavasta. Määräyksenantovaltuuksien nojalla annetut tarkemmat määräykset tukisivat myös sitä, että eri koulutusorganisaatioiden järjestämät yrittäjäkokeet olisivat linjassa keskenään. Määräyksenantovaltuus mahdollistaisi myös koulutuksen ja kokeen järjestävän koulutusorganisaation toiminnan tehokkaamman valvonnan. Yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen vähimmäissisällöstä säädettäisiin kuitenkin lain tasolla.

8 §. *Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä.* Pykälän 1 ja 2 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys siten, että jatkossa käsitteet luvanhakija ja luvanhaltija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsitteet on kirjoitettu erikseen. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteiden kirjoitusasu lakiin.

11 §. *Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan muuttaminen ja uusiminen.* Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys siten, että jatkossa käsite luvanhakija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsite on kirjoitettu erikseen. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteen kirjoitusasu lakiin.

15 a §. *Taksimatkasta kerättävät tiedot.* Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 15 a §, jossa määriteltäisiin kaikista taksimatkoista kerättävät ja tallennettavat tiedot sekä velvoitettaisiin käyttämään taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää näiden tietojen keräämiseen. Pykälässä säädettäisiin myös tietojen säilyttämisestä. Lisäksi pykälässä viitattaisiin tietojen säilytystavan osalta kirjanpitolain säännöksiin ja säilytysajan osalta kirjanpitolain, arvonlisäverolain ja verotusmenettelystä annetun lain säilytysaikaa koskeviin säännöksiin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaisi ja huolehtisi siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävää taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, jolla kerätään jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa 1 momentissa määritellyt tiedot. Säännöksellä selvennettäisiin taksimatkoista verovalvontaa varten kerättävää tietosisältöä, luvanhaltijan vastuuta tietojen keräämisestä sekä tietojen keräystapaan liittyviä velvoitteita. Taksamittari on mittauslaite, joita koskevat mittauslaitedirektiivin vaatimukset on kansallisesti implementoitu mittauslaitelakiin ja sen nojalla annetulla mittauslaitteiden olennaisista vaatimuksista, vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja teknisistä erityisvaatimuksista annetulla valtioneuvoston asetuksella (1432/2016). Pykälän 1 momentissa olisi selvyyden vuoksi informatiivinen viittaus mittauslaitelakiin. Taksamittarin tulisi olla mittauslaitedirektiivin ja mittauslaitelain vaatimukset täyttävä, kiinteästi ajoneuvoon asennettu laite.

Muu laite tai järjestelmä tai niiden yhdistelmä tarkoittaa esimerkiksi tietojärjestelmää, johon sisältyisi vähintään seuraavia osia: Taksiajoneuvossa mukana olevalla laitteella oleva sovellus tai muu laite, joka todentaa matkan ajankohdan, kuljetun matkan pituuden ja siihen käytetyn ajan sekä tallentaa kuljettajan yksilöintitiedot ja matkan hinta- ja maksutapatiedot. Toiseksi tietojärjestelmään sisältyisi kolmannen osapuolen hallinnoima tietokanta tai tietokantoja, joihin sovelluksella tai laitteella kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti ja joissa ne säilytetään muuttumattomina. Kolmanneksi tietojärjestelmään sisältyisi laitteita, joiden avulla kerätyt tiedot siirtyvät tietokantoihin. Neljänneksi tietojärjestelmään sisältyisi ohjelmistoja, joiden avulla toteutetaan esimerkiksi tarvittavat raportointi- ja tiedonhakuominaisuudet siten, että tietokantoihin

tallentuneita tietoja voi tarkastella ja tulostaa selväkielisessä muodossa. Muulla laitteella tai järjestelmällä ei tarkoiteta sellaista laitetta tai järjestelmää, joka ominaisuuksiltaan vastaa mittauslaitedirektiivissä tarkoitettua taksamittaria.

Kaikista taksikyydeistä kerättäisiin samat tiedot riippumatta tietojen keräämiseen käytettävästä laitteesta, matkan luonteesta tai sen maksutavasta. Pykälän 1 momentissa olisi luettelo kerättävistä ja tallennettavista tiedoista. Ehdotetun 1 kohdan mukaan yrittäjän yksilöintitiedoilla tarkoitettaisiin yritys- ja yhteisötietolain mukaista Y-tunnusta. Ehdotetun 2 kohdan mukaan ajoneuvon yksilöintitiedoilla tarkoitettaisiin ajoneuvon rekisterinumeroa, mukaan lukien vara-auton rekisterinumeroa.

Ehdotetun 3 kohdan mukaan ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedoilla tarkoitettaisiin henkilötunnusta, tai jos kuljettajalla ei ole henkilötunnusta, syntymäaikaa. Ehdotetun 4 kohdan mukaan taksiliikenteessä tulisi kerätä ja tallentaa tieto ammattiajon ajankohdasta, matkan pituudesta ja sen ajallisesta kestosta. Ehdotetun 5 kohdan mukaan taksimatkoista tulisi kerätä ja tallentaa kyydin hinta- ja maksutapatiedot.

Henkilötietojen käsittelyyn ja säilyttämiseen sovelletaan Euroopan unionin tietosuoja-asetusta [Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).] (jäljempänä *tietosuoja-asetus*). Lisäksi tietosuoja-asetuksen rinnalla sovellettavaksi voivat tulla tietosuoja laki (1050/2018) tai kansallinen erityislainsäädäntö. Asetusta sovelletaan lähtökohtaisesti kaikkeen henkilötietojen käsittelyyn. Tietosuoja-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan henkilötietojen on oltava rajoitettuja siihen, mikä on tarpeellista niiden käsittelytarkoituksiin näiden.

Ehdotetun 15 a §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltijan on tallennettava laitteeseen tai järjestelmään kuljettajan yksilöintitiedot. Laitteeseen tai järjestelmään merkittäisiin kuljettajan tiedot niin, että henkilö on tunnistettavissa tietojen perusteella. Kuljettajan yksilöintitiedoilla tarkoitettaisiin henkilötunnusta, tai jos kuljettajalla ei ole henkilötunnusta, syntymäaikaa. Henkilötunnusta saa käsitellä tietosuoialain 29 §:ssä asetettujen edellytysten täyttyessä. Nämä edellytykset täyttyvät tässä tapauksessa, koska kuljettajan yksiselitteinen yksilöiminen on tärkeää henkilöliikennettä tarjoavalle luvanhaltijalle asetetun laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi.

Tietojen säilyttämisessä ja erityisesti siihen liittyvässä henkilötietojen käsittelyssä on myös huomioitava, mitä tietosuoja-asetuksessa säädetään henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuudesta. Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan mukaan henkilötietojen käsittely on lainmukaista ainoastaan, jos vähintään yksi artiklan edellytyksistä täyttyy. Oikeusperuste henkilötietojen säilyttämiselle olisi tässä tapauksessa tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta, jonka mukaan käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen täyttämiseksi. Asetuksen 6 artiklan 3 kohdan ja johdanto-osan 45 perustelukappaleen mukaan käsittelyllä olisi oltava perusta EU-oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä, kun käsittely tapahtuu rekisterinpitäjää koskevan lakisääteisen velvoitteen mukaisesti tai kun se on tarpeen yleisen edun vuoksi toteuttavan tehtävän tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi.

Käsittelyn oikeudellisesta perustasta säädetään tässä tapauksessa liikennepalvelulain ehdotuksessa 15 a §:ssä momentissa, jossa asetetaan henkilöliikennettä tarjoavalle luvanhaltijalle velvoite kerätä ja tallentaa jokaisesta taksimatkastasta sähköisessä muodossa pykälän 1 momentissa määritellyt tiedot, mukaan lukien kuljettajan yksilöintitiedot. Henkilöliikenneluvan haltijan on

huolehdittava myös siitä, että henkilötietojen käsittelyssä noudatetaan tietosuoja-asetuksen 5 artiklan henkilötietojen käsittelyä koskevia periaatteita ja asetuksen 32 artiklan käsittelyn turvallisuutta koskevia velvoitteita.

15 a §:n mukaisten tietojen kerääminen on tehokkaan verovalvonnan kannalta välttämätöntä, koska yrityksen verotus perustuu kirjanpidon tietoihin ja taksirytyksen kirjanpidon tulee nojautua tietoihin, jotka kerätään kustakin taksikyydistä. Jokainen taksikyyti muodostaa erillisen tulon kirjaamisperusteen.

Pykälän 1 momentin 1–3 kohdassa mainitut yrittäjän, ajoneuvon ja kuljettajan yksilöintitiedot mahdollistavat kerättävien tietojen sujuvan kohdentamisen verovalvonnassa. Yrittäjän yksilöintitieto tarvitaan, jotta kerätyt tiedot voidaan yhdistää tiettyyn verovelvolliseen taksiliikenneluvan haltijaan. Tietojen yhdistäminen tiettyyn taksikäytössä olevaan ajoneuvoon ja sitä kautta tiettyyn kuljetukseen mahdollistaa verovalvonnassa ajoneuvon käyttötarkoituksen ja yksityiskäytön määrän arvioinnin ja tukee sitä, että kaikki taksiliikenteen tuotot ilmoitetaan Verohallinnolle. Kuljettajaa koskeva yksilöintitieto mahdollistaa työnantajavelvoitteiden noudattamisen valvonnan eri viranomaisten toimesta, kun kerättyjä tietoja voidaan verrata muun muassa palkkakirjanpidon tietoihin. Kuljettajan yksilöintitiedon avulla voidaan valvoa myös niin sanottua pimeää työskentelyä eli palkan maksamista ilman asianmukaisten verovelvoitteiden hoitamista. Kuljettajia koskeva verovalvonta on olennainen osa taksialan harmaan talouden torjuntaa. Pykälän 1 momentin 4 kohdassa mainitut matkan ajankohtaa, pituutta ja ajallista kestoa koskevat tiedot mahdollistavat ajoneuvon käyttötarkoituksen ja yksityiskäytön määrän arvioinnin, kun tiedot on yhdistetty tiettyyn ajoneuvoon. Matkaa koskevien tietojen kerääminen ehkäisee mahdollisuutta jättää kirjaamatta tiedot sellaisista taksikyydeistä, joista on sovittu etukäteen kiinteä hinta ja jotka maksetaan käteisellä. Pykälän 1 momentin 5 kohdassa mainittujen matkan hinta- ja maksutapatietojen kerääminen on välttämätöntä taksirytyksen verotettavan tuloksen jälkikäteisessä tarkastelussa. Tietojen kerääminen mahdollistaa tietojen vertaamisen kirjanpitoon kirjattuihin tietoihin sekä käteismyynnin määrän ja vaihtelun seuraamisen ja arvioinnin. Lisäksi tietojen kerääminen mahdollistaa taksirytyksen toiminnan kannattavuuden arvioinnin ja mahdollisten poikkeamien havainnoinnin, mistä on hyötyä myös toiminnanharjoittajalle itselleen.

Ehdotetun pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan olisi vastattava siitä, että kerätyt tiedot säilytetään siten, ettei niitä ole mahdollista jälkikäteen muokata. Kerättyjä tietoja tulisi myös säilyttää siten, että niitä voi vaikeuksista tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa, jotta ne voidaan esimerkiksi liittää osaksi kirjanpitoa ja niitä voidaan hyödyntää verovalvonnassa. Tietoja tulisi säilyttää kolmannen osapuolen hallinnoimassa tietokannassa, johon laitteella tai järjestelmällä kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tekniset määräykset tietojen keräämisessä käytettävästä muusta laitteesta tai järjestelmästä sekä niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä. Tarkemmat tekniset määräykset voisivat koskea esimerkiksi tarkkuutta, jolla laitteen on todennettava matkan pituus ja siihen käytetty aika, sekä sitä, miten tietoja olisi säilytettävä ja suojattava, jottei niitä pysty jälkikäteen muokkaamaan. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, missä ja miten laitteen tai järjestelmän keräämiä tietoja on voitava tarkastella ja tulostaa. Määräyksenantovaltuus vastaa osin nykyistä ajoneuvolain 27 a §:n 2 momentin 8 kohtaan sisältyvää määräyksenantovaltuutta. Ehdotettu uusi määräyksenantovaltuus eroaisi aiemmasta siten, että jatkossa määräys annettaisiin ilman erillistä arviointia sen tarpeellisuudesta. Ehdotettuun 15 a §:ään sisältyvä määräyksenantovaltuus ei myöskään sisältäisi taksamittareita koskevia tarkempia teknisiä määräyksiä, vaan niihin liittyvästä määräyksenantovaltuudesta säädettäisiin jatkossa liikennepalvelulain 152 §:ssä.

Tietojen säilytystavan osalta pykälän 4 momentissa olisi informatiivinen viittaus kirjanpitolain 2 luvun 7 §:n 1 momentissa ja 9 §:ssä säädettyyn. Informatiivista viittausta pidetään tässä tapauksessa tarpeellisenä, koska taksimatkoista kerättäviä ja tallennettavia vähimmäistietoja koskevaa sääntelyä tukevaa sääntelyä on useassa muussa laissa. Kirjanpitolain 2 luvun 7 §:n 1 momentin mukaan tositteita, kirjanpitoja sekä muuta kirjanpitoaineistoa tulee käsitellä ja säilyttää niin, että niiden sisältöä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa. Kerätyt tiedot tulee säilyttää kirjanpitolain 9 §:n mukaisesti siten, että niiden tarkastelu Suomesta käsin on mahdollista viranomaiselle ja tilintarkastajalle ilman aiheetonta viivettä.

Tietojen säilytysajan osalta ehdotetussa 4 momentissa olisi informatiivinen viittaus kirjanpitolain, arvonnäisäverolain ja verotusmenettelystä annetun lain säilytysaikaa koskeviin säännöksiin. Kirjanpitolain mukainen yleinen kuuden vuoden säilytysaika vaatimus sen vuoden lopusta laskettuna, jona tilikausi on päättynyt, koskee tositteita, liiketapahtumia todentavaa kirjeenvaihtoa sekä muuta erikseen mainitsematonta kirjanpitoaineistoa. Säilytysaika vaatimus voi olla pidempi, jos muussa laissa, esimerkiksi arvonnäisäverolaissa on näin määrätty. Verotusmenettelystä annetun lain 12 §:n määräaika koskee muuna kuin elinkeinotoimintana pidettävää tulonhankkimistoimintaa harjoittavan verovelvollisen tulonhankkimistoimintaa.

Verohallinto määrää verotusmenettelylaissa säädetyllä valtuudella muistiinpanovelvollisuudesta tarkemmin antamallaan päätöksellä.⁸⁸ Kyseisen päätöksen 8 §:n 3 momentissa on määrätty, että ammattimaisesta henkilötilausliikenteestä pidettävä ajopäiväkirja ja mahdollisen taksamittarin kuitinantalaitteen raportit on säilytettävä kuusi vuotta verovuoden päättymisestä lukien siten, että alkuperäiset tiedot ovat todennettavissa. Verohallinnon muistiinpanovelvollisuutta koskevan päätöksen 8 §:n mukaan verovelvollisen, joka harjoittaa ammattimaista henkilötilausliikennettä muulla autolla kuin linja-autolla tai sairausautolla, on pidettävä kultakin vuorokaudelta vuorokausittain ajopäiväkirjaa. Ajopäiväkirjasta on käytävä ilmi a) ajotulot jaettuna käteisajotuloihin, luottoajotuloihin ja muihin tuloihin ja b) verovuoden alusta yhteenlasketut tiedot ajokilometreistä jaettuna ammattiajoihin, tuloa tuottamattomiin ammattiajoihin, yksityisajoihin ja muihin ajoihin. Jos verovelvollisella on käytössään kuitinantalaitteella varustettu taksamittari, ajopäiväkirja muodostuu päätöksen mukaan kuitinantalaitteen vuororaporteista. Tietojen säilytysaika olisi sama kuin mitä päätöksessä määrätään henkilötilausliikenteestä pidettävän ajopäiväkirjan ja mahdollisen taksamittarin kuitinantalaitteen raporttien säilyttämisaikaksi. Jos tietojen keräämiseen käytetään taksisovellusta, tulisi yksityisajojen ja muiden ajojen määrä todentaa erillisellä luotettavalla ajopäiväkirjalla.

25 §. Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset. Pykälän 2 momentin 3 kohtaa muutettaisiin poistamalla siitä taksinkuljettajan kokeen määritelmä. Ajoluvan saamisen edellytyksenä olevasta taksinkuljettajan kokeesta säädettäisiin uudessa 25 a §:ssä.

Pykälän 3 momentin johdantolauseen karenssiajan määritelmää täsmennettäisiin siten, että momentissa tarkoitettu viiden vuoden karenssiaika laskettaisiin ajolupahakemuksen ratkaisua edeltävältä ajalta. Nykyisen määritelmän mukaan karenssiaika lasketaan ajoluvan hakemista edeltävältä ajalta mutta viranomaiset ja tuomioistuimet ovat päätöksissään viitanneet ajoluvan ratkaisemista edeltävään aikaan, mistä syytä karenssiajan laskemista koskevaa säännöstä on tarpeen täsmentää.

⁸⁸ Verohallinnon päätös muistiinpanovelvollisuudesta, viimeisin 563/2017. [<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2017/20170563>].

Pykälän 4 momentin johdantolausesta muutettaisiin siten, että jatkossa momentin 1 ja 2 kohdassa määritellyt sakkorekisteristä ilmenevät teot vaikuttaisivat viranomaisen päätökseen ajolupaa haettaessa tai uusittaessa ajoluparatkaisua edeltävän kolmen vuoden ajalta. Liikenne- ja viestintäviraston nykytulkinnan mukaan pykälän 4 momentin 1 kohdassa tarkoitetut teot muodostavat ehdottoman esteen ajoluvan myöntämiselle viiden vuoden ajan. Viranomaisella olisi edelleen mahdollisuus momentin 2 kohdassa tarkoitettujen tekojen osalta perustaa ajolupaa koskevan hakemuksen lopullinen päätös arvioon siitä, osoittaako kyseinen teko, että hakija on ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana.

Ehdotus muuttaisi lainsäädäntöä vastaamaan nykyistä käytäntöä. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 50 §:n 2 momentin mukaan oikeusrekisterikeskus ei saa luovuttaa sakkorekisterin tietoja enää sen jälkeen, kun kolme vuotta on kulunut lainvoimaisen tuomion tai muun lopullisen viranomaisratkaisun julistamisesta tai antamisesta. Tämä tarkoittaa, ettei Liikenne- ja viestintävirasto saa oikeusrekisterikeskukselta tietoja sakkorekisteristä enää sen jälkeen, kun on kulunut kolme vuotta sakon antamisesta. Muutoksella mahdollistettaisiin se, että Liikenne- ja viestintävirasto pystyisi toteuttamaan laissa asetetun ajoluvan edellytyksien täyttymistä koskevan valvontavastuun.

Pykälän 5 momenttia muutettaisiin poistamalla siitä Liikenne- ja viestintäviraston taksinkuljettajan kokeen vaatimuksia koskeva määräyksenantovaltuus, joka siirrettäisiin uuteen taksinkuljettajan koetta käsittelevään 25 a §:än. Ehdotettuun 5 momenttiin lisättäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle oikeus pyynnöstä antaa ajoluvan myöntämisestä väliaikainen todistus. Ajoluvan myöntämisestä annetun väliaikaisen todistuksen avulla kuljettaja voisi tarvittaessa osoittaa ajoluvan voimassaolon välittömästi oikeuden myöntämisen jälkeen, vaikka ei ole vielä saanut ajolupakorttia.

Pykälän 6 momentti kumottaisiin. 25 §:n 1 momentissa tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupavaatimus koskee vain taksiliikenteessä kuljettajana toimivaa luonnollista henkilöä. Koti- ja matkailupalveluyrityksiä koskevaa poikkeusta taksinkuljettajan ajoluvasta ei enää tarvittaisi, kun näiden yritysten kokonaispalveluihin sisältyviin kuljetuksiin ei esitetyn 4 §:n 2 momentin uuden 3 kohdan mukaisesti enää vaadittaisi taksiliikennelupaa.

25 a §. Taksinkuljettajan koe. Taksinkuljettajan kokeesta säädettäisiin uudessa 25 a §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan hyväksytty taksinkuljettajan koe osoittaa, että kokelaalla on taksinkuljettajan tehtävässä tarvittavat tiedot, taidot ja osaaminen. Samalla määriteltäisiin nykyistä tarkemmin taksinkuljettajan kokeen aihealueet ja kysymysten vähimmäisisältö. Ehdotuksen mukaan kokeessa tulisi olla kysymyksiä matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.

Pykälän 2 momentissa täsmennettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Kokeen järjestäminen ja koetilaisuuksien valvonta olisi mahdollista siirtää ulkopuoliselle yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle siten kuin lain V osan 4 luvussa säädetään. Pykälän toisessa momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuus kokeen tarkemmasta sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Määräyksenantovaltuus ei ole uusi, vaan laissa nykyisin olevaa määräyksenantovaltuutta tarkennettaisiin. Voimassaolevan lain 25 §:n 5 momentissa oleva määräyksenantovaltuus koskee ainoastaan kokeen vaatimuksia. Ehdotuksen mukaan määräyksenantovaltuus koskisi myös kokeen toteutustapaa ja kokeeseen ilmoittautumista.

26 §. Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolon ja uusiminen. Taksinkuljettajan ajoluvan 26 §:n 2 momenttiin lisättäisiin luvan uusimista koskeva tarkennus, jonka mukaan ajoluvan uusimista

olisi mahdollista hakea aikaisintaan kuusi kuukautta ennen hakijalla olevan luvan voimassaolon päättymistä. Laissa ei tällä hetkellä säädetä siitä, kuinka paljon ennen ajoluvan päättymistä uutta ajolupaa voi hakea. Jos ajolupaa haettaisiin esimerkiksi heti aiemman ajoluvan myöntämisen jälkeen, laissa määriteltyä määräaikaisen ajoluvan uudistamiseen liittyvää ajoluvan edellytysten täyttymisen tarkastamista ei ole mahdollista tehdä lain tarkoittamalla tavalla siinä vaiheessa, kun aiempi ajolupa on päättymässä. Ajoluvan uusimisen määräaikaa koskevalla täsmennyksellä pyritään estämään esimerkiksi ajolupien tarkoitushakuista ketjuttamista luvan voimassaoloon tai ajoluvan edellytysten tarkastamiseen liittyvän sääntelyn kiertämiseksi.

26 a §. *Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus ja koulutustodistus.* Lakiin lisättäisiin uusi 26 a §, jossa säädettäisiin vapaaehtoisesta erityisryhmien palvelutilanteita käsittelevästä kuljettajakoulutuksesta. Erityisryhmien kuljettajakoulutus loisi laissa säädetyn koulutusstandardin, jossa on kouluttajasta riippumatta tietty vähimmäissisältö. Koulutus olisi vapaaehtoinen eikä suoritukseen sisältyisi erillistä koetta. Koulutuksen vapaaehtoisuuden ja maksullisuuden odotetaan johtavan siihen, että koulutuksen suorittavat henkilöt ovat motivoituneita sisäistämään koulutussisällön, eikä erilliselle kokeelle nähdä tästä syystä välttämätöntä tarvetta.

Pykälän 1 momentin mukaan taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneelle myönnetään koulutustodistus. Todistuksen myöntäisi koulutuksen järjestänyt koulutusorganisaatio. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös koulutuksen vähimmäisopetussisällöstä. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulisi sisältää opetusta liikunta- ja toimintarajoitteiden vaikutuksesta taksipalvelujen käyttämiseen, liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden kohtaamisesta ja heidän kanssaan kommunikoinnista, erityisryhmien avustamisesta, ajoneuvon avustamisesta sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvistä erityiskysymyksistä. Liikunta- ja toimintarajoitteisuudella tarkoitetaan laajasti eri liikunta-, aisti- ja toimintakyvyn rajoitteita. Määritelmä kattaisi myös ikääntyneiden asiakkaiden kanssa toimimisen.

Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaisi koulutuksen suorittamista koskevat tiedot sähköisestä järjestelmästä, jonne hyväksytty koulutuksen järjestäjä olisi toimittanut koulutuksen suorittaneiden tiedot uuden ehdotetun 36 b §:n mukaisesti. Käytännössä koulutuksen järjestäjän tulisi käydä rekisteröimässä koulutuksen suorittaneiden tiedot Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajan konttorilla liikenneasioiden rekisteriin. Tiedot vietäisiin liikenneasioiden rekisteriin lain 222 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuina koulutustietoina.

Valmistelun aikana pidettiin tärkeänä, että suoritusmerkintä tallennetaan viranomaisen ylläpitämään ja lailla säänneltyyn sähköiseen rekisteriin, mistä se on tarvittaessa esimerkiksi hankintayksikön tarkastettavissa. Koulutuksen suorittamiseen liittyviä tietoja olisi mahdollista luovuttaa sekä yksittäisluovutuksena liikennepalvelulain 227 §:n että massaluovutuksina viranomaisille ja laissa säädettyä tehtävää hoitaville 230 §:n perusteella. Liikenneasioiden rekisteristä säädetään tarkemmin liikennepalvelulain VI osassa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin erityisryhmien kuljettajakoulutuksen vähimmäiskestosta. Koulutuksen laajuuden tulisi olla vähintään 21 tuntia, josta vähintään seitsemän tuntia on oltava käytännön opetusta. Koulutuksen teoriaosuus voidaan toteuttaa myös verkkokoulutuksena. Käytännön koulutusosuuden tulisi sisältää muun muassa perinteisempien apuvälineiden sekä turvalaitteiden käytön opetusta ja harjoittelua.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta hyödyntää kuljettajan aikaisempi työkokemus ja koulutus koulutustodistuksen saamisessa. Pidempään taksinkuljettajana toiminut ajoluvanhaltija, jolla on ollut voimassa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettu ajolupa ja joka on todennetusti suorittanut aiemman taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain mukaista lakisääteistä koulutusta tai jatkokoulusta, voisi saada erityisryhmien

kuljettajakoulutustodistuksen osallistumalla erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön opetuksen koulutusosuuteen. Kyseisiltä kuljettajilta ei siis vaadittaisi koulutukseen kuuluvaan teoriaopetukseen osallistumista.

Ennen liikennepalvelulakia voimassa olleessa laissa taksinkuljettajan ammattipätevyydestä (695/2009) säädettiin koulutusvaatimuksista, jotka taksinkuljettajien tuli suorittaa ennen kuin heille voitiin myöntää taksinkuljettajan ajolupa. Taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi hakijan tuli suorittaa taksinkuljettajan koulutus sekä ammattitaitoa ylläpitävää jatkokoulutusta viiden vuoden välein. Koulutuksen tarkasta sisällöstä säädettiin taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (825/2009). Asetuksessa kuvattiin tarkasti, millaista koulutussisältöä taksinkuljettajan koulutukseen ja jatkokoulutukseen tuli sisältyä ja siinä vahvistettiin opetuksen vähimmäismäärä. Velvoite jatkokoulutuksen suorittamiseen koski myös kuljettajia, joille oli myönnetty tieliikennelaissa (267/1981) tarkoitettu henkilöauton ammattiajolupa ennen vuotta 2010 ja taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annettua lakia. Ammattiajoluvalla taksinkuljettajana toimineiden tuli uudistaa vanha henkilöauton ammattiajolupa 31.12.2014 mennessä. Ajoluvan uudistamisen yhteydessä kuljettajien tuli suorittaa pakollista taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain mukaista jatkokoulutusta. Vuonna 2014 koulutuksen sisältöä tarkennettiin asetustasolla muun muassa vaatimuksella erityisryhmien kanssa toimimista ja apuvälineitä koskevasta käytännön opetuksesta. Myös jatkokoulutusvaatimukseen lisättiin eri matkustajaryhmien erityistarpeisiin liittyvää opetusta.

Laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä oli voimassa 1.1.2010–1.7.2018. Ennen taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annettua lakia taksinkuljettajan ajoluvan edellytyksiin ei sisällynyt pakollista kuljettajakoulutusta. Vaikka ennen vuotta 2010 lainsäädäntöön ei sisällynyt pakollisia koulutusvaatimuksia, osa ammattiajoluvan hakijoista oli käynyt vapaaehtoisia koulutuksia, joita järjestivät muun muassa taksiyhdistykset ja poliisi. Lisäksi ennen vuotta 2010 ajoluvan saaneet taksinkuljettajat ovat suorittaneet vähintään taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain 12 §:n mukaista jatkokoulutusta, jota tuli suorittaa ajoluvan uusimisen yhteydessä viiden vuoden välein.

Pykälän 3 momentissa tarkoitettu mahdollisuus hyödyntää aiempaa työkokemusta ja koulutusta erityisryhmien koulutustodistuksen saamiseksi ei koskisi kuljettajia, jotka ovat saaneet ammattiajoluvan ennen vuotta 2010, mutta ovat jättäneet uusimatta ammattiajoluvan taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain voimassaoloaikana, eivätkä siis ole saaneet lakiin perustuvaa kuljettajakoulutusta. Nämä kuljettajat ovat voineet uusia kuljettajaluvan 1.7.2018 jälkeen ennen vuotta 2010 suoritettua ammattiajoluvan perusteella. Kyseisten kuljettajien tulisi siis halutessaan suorittaa erityisryhmien kuljettajakoulutus kokonaisuudessaan saadakseen siitä todistuksen ja rekisterimerkinnän.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta.

35 a §. *Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutuksen järjestäjäksi.* Liikennepalvelulakiin lisättäisiin sääntelyä taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaadittavasta koulutuksen järjestäjän hyväksymisestä. Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymismenettelyn tarkoituksena olisi varmistaa, että edellä mainittujen koulutusten järjestäjät täyttävät tietyt lainsäädännössä ja viranomaisten määräyksissä määritellyt vähimmäisedellytykset. Sääntely edesauttaisi niin ikään sitä, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus tehokkaasti valvoa koulutusorganisaatioiden toimintaa ja säännösten noudattamista. Hyväksyntä olisi voimassa toistaiseksi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin hyväksymistä koskevasta yleisestä vaatimuksesta. Lain 26 a §:ssä tarkoitetun erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä. Hyväksytty koulutuksen järjestäjät voisivat järjestää kumpaakin momentissa tarkoitettua koulutusta. Yksi hyväksymismenettely säästäisi luvanhakijan sekä viranomaisen aikaa ja olisi kustannustehokkaampi ratkaisu verrattuna kahteen erilliseen menettelyyn. Hyväksyntää hakevan koulutusorganisaation tulisi hakemuksessaan ilmoittaa, hakeeko hän hyväksymistä kummankin koulutuksen järjestämiseen vai ainoastaan toisen. Jos koulutusorganisaatio hakisi hyväksyntää vain toisen koulutuksen järjestämiseen, Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi koulutusorganisaation hakemuksen ehdotetun 35 b §:n 4 momentin mukaisesti vain siihen koulutukseen, johon hyväksymistä haetaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi hakemuksesta pykälässä tarkoitettujen koulutusten järjestäjäksi koulutusorganisaation, joka täyttää ehdotuksessa 36 a §:ssä määritellyt opetukselliset ja ammatilliset edellytykset, on vakavarainen ja kykenee asianmukaisesti vastaamaan yritystoimintaan liittyvistä velvoitteistaan sekä kykenee osoittamaan, että hänellä on riittävät taloudelliset voimavarat koulutustoiminnan järjestämiseen ja sen asianmukaiseen hoitamiseen. Lisäksi hyväksyminen edellyttäisi, että Liikenne- ja viestintävirasto on vahvistanut hakemuksen yhteydessä esitetyn koulutusohjelman. Hakijan vakavaraisuutta arvioitaessa tulisi huomioida esimerkiksi hakijan rahoitus- ja vaihto-omaisuus sekä vakuutena käytettävissä oleva käyttöomaisuus ja muut pitkäaikaiset sijoitukset. Jos hakija on luonnollinen henkilö tai avoin yhtiö taikka kommandiittiyhtiö, voidaan varoiksi katsoa myös luonnollisen henkilön, yhtiömiesten ja vastuunalaisten yhtiömiesten henkilökohtainen vakuutena käytettävissä oleva omaisuus. Vakavaraisuus olisi mahdollista osoittaa myös esimerkiksi auktorisoidun tilintarkastajan tai tilintarkastusyhteisön antamalla todistuksella hakijan taloudellisista voimavaroista. Hyväksyntää hakevalla koulutusorganisaatiolla ei saisi myöskään olla merkittäviä maksuhäiriöitä. Liikenne- ja viestintävirasto varmistaisi lupaa hakevan organisaation taloudellisen tilanteen ja sen, onko yrityksellä verovelkaa ja onko se hoitanut pakolliset eläke- ja tapaturmavakuutuksiin liittyvät yritystoiminnan velvoitteet.

35 b §. *Taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen.* Kuljettaja- ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaadittavan hyväksynnän hakemisesta säädettäisiin uudessa 35 b §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan hyväksyntää koskevasta hakemuksesta tulisi käydä ilmi koulutuksen järjestäjää, koulutusohjelmaa ja sen toteuttamista koskevat tiedot sekä selvitys opetushenkilöstön kelpoisuudesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hyväksymistä koskevaan hakemukseen sisällytettävistä tarkemmista tiedoista. Momentin 1 kohdan mukaan hakijan olisi ilmoitettava toiminimi ja y-tunnus, jolla toimintaa harjoitetaan. Momentin 2 kohdan mukaan hakemuksesta tulisi käydä ilmi koulutuksesta vastaava henkilö ja hakemuksessa olisi esitettävä selvitys tämän kelpoisuudesta tehtävään. Momentin 3 kohdan mukaan hakemuksesta tulisi käydä ilmi selvitys opetushenkilöstöstä, opetushenkilöstön kelpoisuudesta ja opetuksesta käytettävistä välineistä. Selvityksen tulisi kattaa riittävällä tarkkuudella tieto koulutuksessa käytävästä henkilökunnasta sekä opetusvälineistöstä, jotta Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus arvioida, voidaanko koulutus järjestää koulutusohjelman mukaisesti. Momentin 4 kohdan mukaan hakemukseen tulisi liittää koulutusohjelma, jonka mukaan koulutusta on suunniteltu järjestettävän. Koulutusohjelman tulisi sisältää muun muassa tarkempi opetussuunnitelma sekä käytettävät opetusmenetelmät. Momentin 5 kohdan mukaan hakemukseen tulisi liittää selvitys luvanhakijan taloudellisista edellytyksistä koulutuksen järjestämiseen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin koulutusohjelman sisällöstä. Koulutusohjelmasta tulee käydä ilmi, kuinka koulutuksessa tullaan käsittelemään 26 a §:n 1 momentissa sekä 6 a §:n 1

momentissa tarkoitettujen koulutusten aihealueet, sekä harjoitusten mitoitus osallistujamäärän mukaan. Koulutusohjelmasta on myös käytävä ilmi vastaavat tiedot koulutuksissa annettavasta käytännön opetuksesta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaisi koulutusohjelman hakemuksesta koulutuksen järjestäjän hyväksynnän ja koulutusohjelman uusimisen yhteydessä. Koulutusohjelma olisi voimassa enintään viisi vuotta. Koulutusohjelman viiden vuoden voimassaolo vaatisi koulutuksen järjestäjiä arvioimaan koulutusohjelman sisältöä tasaisin väliajoin ja päivittämään ohjelmaa esimerkiksi lainsäädännön ja ajoneuvotekniikan muuttuessa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi eri hakemuksesta vahvistaa koulutusohjelman ainoastaan 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittajakoulutukseen tai 26 a §:ssä tarkoitettuun erityisryhmien kuljettajakoulutukseen. Samalla hyväksynnällä oli siis mahdollista järjestää kumpaakin koulutusta, mutta koulutuksen järjestäminen edellyttäisi vahvistettua koulutusohjelmaa. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin myös, että koulutusohjelman vahvistamista on mahdollista hakea muunkin kuin varsinaisen koulutuksen järjestäjän. Esimerkiksi ammattiliitoilla ja muilla etujärjestöillä olisi mahdollisuus määrittellä omien edellytystensä mukainen koulutusohjelma ja vahvistaa se Liikenne- ja viestintäviraston päätöksellä. Varsinaisilla koulutuksen järjestäjillä olisi mahdollisuus käyttää valmiiksi vahvistettuja ja kattavaksi todettuja koulutusohjelmia omissa koulutuksissaan.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä hyväksynnän hakemisessa ja myöntämisessä noudatettavasta menettelystä, koulutusohjelman vahvistamiseen sekä koulutusohjelman valvonnan kannalta tarpeellisista opetuksen käytännön järjestämiseen, opetustiloihin, opetuskalustoon, opetusvälineisiin ja oppilasryhmäkoon liittyvistä ehdoista. Määräyksenantovaltuudella varmistettaisiin, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus pitää hyväksymismenettelyä, koulutusohjelman vähimmäissisältöä sekä koulutuksen järjestämistä koskevat edellytykset ajan tasalla ja tarvittaessa päivittää edellytykset esimerkiksi ajoneuvotekniikan ja koulutusjärjestelmien kehittyessä.

36 a §. *Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän opetushenkilöstö ja välineet.* Pykälässä säädettäisiin opetushenkilöstön kelpoisuudesta sekä käytettävistä opetusvälineistä. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän saaneella koulutuksen järjestäjällä tulee olla toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat sekä opetuksesta vastaava henkilö, joka ohjaa, valvoo ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä. Säännöksen tarkoituksena olisi varmistaa, että koulutuksen järjestäjän koulutus täyttää hakemuksen mukaisen mitoituksen henkilöstöstä suhteutettuna annettavan koulutuksen määrään ja koulutettaviin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että koulutuksesta vastaavalla henkilöllä ja koulusta antavalla opettajalla tulisi olla opetustehtävän edellyttämät pedagogiset valmiudet, perehtyneisyys oppimiseen ja ohjaukseen sekä opetustehtävän edellyttämät tiedot ja ammattitaito mukaan lukien perehtyneisyys taksialan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta järjestävän organisaation opetuksesta vastaavalla henkilöllä tai vähintään yhdellä nimetyllä opettajalla tulisi olla vähintään yhden vuoden kokemus päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta. Säännöksellä on tarkoitus tukea sitä, että erityisryhmien kuljettajakoulutusta järjestävä koulutusorganisaatio hyödyntäisi käytännön taksinkuljettajakokemusta omaavan henkilön ammattitaitoa opetussuunnitelman suunnittelussa ja koulutuksen käytännön osuuden toteutuksessa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä koulutuksesta vastaavan henkilön ja koulutuksissa käytettävän opetushenkilöstön kelpoisuusvaatimuksista sekä koulutuksissa käytettävistä opetusvälineistä. Määräyksenantovaltuudella varmistettaisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto pystyy antamaan tarkentavia määräyksiä sekä päivittämään tarpeen mukaan opetushenkilöstöä ja opetusvälineitä koskevia vaatimuksia.

36 b §. Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuudet. Pykälässä säädettäisiin hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuuksista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuudesta vastata siitä, että sillä on voimassa oleva Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma ja koulutus annetaan koulutuslupaa haattaessa annettujen tietojen ja lupaehtojen mukaisesti. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta ilmoittaa viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hyväksymistä haattaessa annetuissa tiedoissa tapahtuu olennaisia muutoksia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tiedoista, jotka koulutusorganisaation tulee ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle. Momentin 1 kohdan mukaan koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle koulutusten ja, jos koulutusorganisaatio järjestää yrittäjäkokeita, yrittäjäkokeiden järjestämisen ajankohdasta ja paikasta sekä käytettävästä koulutusohjelmasta. Momentissa mainituilla tiedoilla Liikenne- ja viestintävirasto tulisi tietoiseksi koulutusohjelmasta, koulutuksen ja mahdollisen yrittäjäkokeen ajankohdasta ja paikasta ja voisi tarpeen mukaan kohdistaa koulutusorganisaation koulutukseen valvontatoimenpiteitä. Koulutusorganisaatio olisi velvollinen toimittamaan myös momentin 2 kohdassa määritellyt tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle. Tiedot koskisivat hyväksytyn koulutuksen ja yrittäjäkokeen suorittaneita sekä annetun opetuksen määrää. Momentin 2 kohdan tiedoilla Liikenne- ja viestintävirasto pystyisi päivittämään suoritettujen koulutusten tiedot ja tarvittaessa tarkistamaan suoritettujen koulutuksen laajuuden.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin, että edellä 2 momentissa tarkoitetut tiedot merkittäisiin liikennepalvelulain 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Koulutuksen järjestäjän tulisi toimittaa tiedot koulutuksen ja yrittäjäkokeen suorittaneista henkilöistä Liikenne- ja viestintävirastolle, jotta tiedot voidaan rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin. Momentissa säädettäisiin myös, että ilmoitukset olisi tehtävä viipymättä ja noudattaen lisäksi, mitä ilmoituksen tekemisestä on tässä laissa säädetty tai sen nojalla määrätty. Edellä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetut tiedot sisältävä ilmoitus tulisi tehdä viimeistään 10 vuorokautta ennen koulutuksen alkamista. Tämä aika mahdollistaisi sen, että Liikenne- ja viestintävirasto pystyy tarvittaessa suorittamaan koulutuksen järjestäjään kohdistuvia valvontatoimia. Pykälän 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu ilmoitus tulisi puolestaan tehdä viimeistään kahden viikon kuluessa koulutuksen tai yrittäjäkokeen hyväksytystä suorittamisesta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että koulutuksen järjestäjä olisi velvollinen pitämään luetteloa opettajista ja koulutuksesta vastaavasta henkilöstä sekä säilyttämään tiedot järjestetyistä koulutuksista, koulutuksiin osallistuneista opettajista ja koulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan, minkä jälkeen kaikki koulutuksen tai kokeen suorittaneita koskevat tiedot on hävitettävä. Säilytysaika vastaisi pääosin kirjanpitolain (1336/1997) 2 luvun 10 §:n 2 momentissa säädettyä tilikauden tositteiden, liiketapahtumia koskevan kirjeenvaihdon sekä muun kuin pykälän 1 momentissa mainitun kirjanpitoaineiston säilytysaikaa, joka on, jollei muualla laissa ole säädetty pitempää määräaikaa säilyttämiselle, vähintään kuusi vuotta sen vuoden lopusta, jonka aikana tilikausi on päättynyt. Säännöksessä asetettu täsmällinen määräaika helpottaisi koulutusten ja kokeen järjestäjän toimintaa. Määräaika helpottaisi myös viranomaisten valvontatyötä liikenteen palvelulain mukaisen valvonnan ja verottajan suorittaman valvonnan yhteensovittamisessa. Koulutusorganisaatio

tion kirjanpitoon merkittäisiin oppilaan tiedot niin, että henkilö on tunnistettavissa. Koulutuksesta kirjattavilla tiedoilla tarkoitetaan koulutuksen käyneen koko nimeä ja henkilötunnusta. Henkilötunnusta saa käsitellä tietosuojalain 29 §:ssä asetettujen edellytysten täyttyessä. Nämä edellytykset täyttyvät tässä tapauksessa, koska rekisteröidyn yksiselitteinen yksilöiminen on tärkeää laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi eli kirjanpidon pitämiseksi, jotta koulutuksen suorittaneen henkilöllisyydestä voidaan varmistua.

Koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttämisessä ja erityisesti siihen liittyvässä henkilötietojen käsittelyssä on myös huomioitava, mitä tietosuoja-asetuksessa säädetään henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuudesta. Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan mukaan henkilötietojen käsittely on lainmukaista ainoastaan, jos vähintään yksi artiklan edellytyksistä täyttyy. Oikeusperuste koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttämiselle olisi tässä tapauksessa tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta, jonka mukaan käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen täyttämiseksi. Asetuksen 6 artiklan 3 kohdan ja johdanto-osan 45 perustelukappaleen mukaan käsittelyllä olisi oltava perusta EU-oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä, kun käsittely tapahtuu rekisterinpitäjää koskevan lakisääteisen velvoitteen mukaisesti tai kun se on tarpeen yleisen edun vuoksi toteuttavan tehtävän tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi. Käsittelyn oikeudellisesta perustasta säädetään tässä tapauksessa liikennepalvelulain ehdotetussa 36 b §:n 4 momentissa, jossa asetetaan koulutusorganisaatioille koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttämistä koskeva velvoite.

Oikeudellinen perusta käsitellä koulutushenkilökunnan henkilötietoja on niin ikään ehdotetun 36 b §:n 4 momentissa, jonka nojalla koulutusorganisaation tulee pitää kirjaa myös koulutuksesta vastaavasta henkilöstä sekä koulutusta antavista opettajista ja säilyttää nämä tiedot. Koulutusorganisaation työntekijöitä koskevien tietojen säilyttäminen on välttämätöntä myös siitä syystä, että työnantajalla on muun muassa työsopimuslain 7 §:n mukaan velvollisuus antaa työntekijälle työtodistus, jos sitä pyydetään 10 vuoden kuluessa työsuhteen päättymisestä. Työntekijöiden henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan työelämän tietosuojalakia (laki yksityisyyden suojasta työelämässä 759/2004).

151 §. Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet. Pykälän 1 momentin 5 kohtaan ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys siten, että jatkossa käsite luvanhaltija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsite on kirjoitettu sekä yhteen että erikseen. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteen kirjoitusasu lakiin.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 8 kohta, jonka mukaan henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaisi ja huolehtisi siitä, että ajoneuvossa on aina taksiliikennettä harjoitettaessa mukana lain 4 §:ssä tarkoitettu taksiliikennelupa tai sen jäljennös. Ajoneuvossa tulisi olla joko alkuperäinen taksiliikennelupa tai siitä otettu jäljennös. Jos taksiliikennettä harjoitetaan lain 4 §:n mukaisesti henkilö- tai tavaraliikenneluvan nojalla, tulisi ajoneuvossa olla aina mukana selvitys, josta käy ilmi, että luvanhaltijan Liikenne- ja viestintävirastolle taksiliikenteen harjoittamisesta tekemä ilmoitus on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Selvityksellä tarkoitettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston vahvistuskäytännön mukaista asiakirjaa, kuten viraston lähettämää sähköpostia, jossa vahvistetaan, että ilmoituksesta on tehty merkintä liikenneasioiden rekisteriin. Selvitys voisi olla myös Liikenne- ja viestintäviraston toimittama erillinen asiakirja tai sen jäljennös, jossa vahvistetaan, että ilmoituksesta on tehty merkintä liikenneasioiden rekisteriin.

Laissa ei säädettäisi siitä, miten jäljennös valmistetaan. Luvanhaltija voisi ottaa jäljennöksen itse esimerkiksi kopiokoneella. Luvan tai selvityksen jäljennöksen voisi esittää valvontaviranomaiselle myös esimerkiksi mobiililaitteen ruudulta. Luvanhaltija vastaisi siitä, että luvan tai selvityksen jäljennöksestä käyvät ilmi kaikki alkuperäisen luvan tai selvityksen tiedot. Jäljen-

nösten valmistamisesta vastaisi liikenneluvan haltija, ei taksinkuljettaja. Jos samalla luvalla harjoitetaan taksiliikennettä useammalla eri ajoneuvolla, tulisi jokaisessa ajoneuvossa olla sillä taksiliikennettä harjoitettaessa taksiliikennelupa tai sen jäljennös, tai jos taksiliikennettä harjoitetaan lain 4 §:n mukaisesti henkilö- tai tavaraliikenneluvan nojalla, selvitys, josta käy ilmi, että ilmoitus on merkitty liikenneasioiden rekisteriin.

Uuden kohdan lisäämisen johdosta 1 momentin 7 kohdasta muutetaan piste puolipisteeksi.

Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin taksinkuljettajan velvollisuuksista. Kuljettajan velvollisuudet liittyisivät ajoneuvossa mukana pidettäviin asiakirjoihin ja ajoneuvossa esillä pidettäviin tietoihin. Kuljettajalla on parhaat mahdollisuudet vastata tietojen mukana ja esillä pitämisestä ajon aikana. Momentin 1 kohdassa säädettäisiin, että luvanhaltijan lisäksi myös taksinkuljettaja vastaisi ja huolehtisi siitä, että 1 momentin 8 kohdassa mainittu lupa tai sen jäljennös taikka selvitys on mukana ajoneuvossa. Ehdotetun 2 momentin 2 kohdan mukaan kuljettaja vastaisi ja huolehtisi luvanhaltijan lisäksi myös siitä, että matkustajan nähtävillä ovat luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi 1 momentin 5 kohdan mukaisesti. Kuljettajan tulisi ennen ajon alkamista varmistua siitä, että 2 momentissa mainitut asiat ovat mukana tai esillä hänen kuljettamassaan ajoneuvossa.

Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin luvan tai otteen esittämismahdollisuudesta. Ehdotetun 3 momentin mukaan kuljettajan olisi pyydettyä esitettävä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu lupa tai sen jäljennös taikka selvitys valvontaviranomaiselle. Valvontaviranomaisilla tarkoitettaisiin liikennepalvelulain 178 ja 180 §:ssä mainittuja viranomaisia. Lupaa tai selvitystä ei tarvitsisi pitää esillä ajoneuvossa, vaan se olisi esitettävä valvontaviranomaiselle pyydettyä. Lisäksi momentissa säädettäisiin, että kuljettajan on tarvittaessa matkustajan pyynnöstä kerrottava 2 momentin 2 kohdan mukaiset tiedot suullisesti matkustajalle. Tiedot olisi kerrottava matkustajan pyynnöstä suullisesti silloin, jos matkustaja ei kykene itse lukemaan esillä pidettäväksi säädettyjä tietoja esimerkiksi näkövamma vuoksi.

Luvan tai selvityksen mukana pitämisen sekä matkustajan nähtävillä pidettävien tietojen esittämisen laiminlyönnin seuraamuksesta taksinkuljettajalle säädettäisiin lain 268 §:ssä. Henkilöliikennettä tarjoavalle luvanhaltijalle seuraamus määrättäisiin liikennepalvelulain 242 ja 245 §:n nojalla.

152 §. Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu. Pykälään tehtäisiin useita sisällöllisiä muutoksia. Ainoastaan nykyinen 1 momentti pysyisi lähes muuttumattomana. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin täsmennys siitä, että henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan tulisi huolehtia, että momentissa tarkoitettujen hintatiedot ovat helposti matkustajan havaittavissa ennen matkan alkamista. Tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi taksin ikkunaan kiinnitettävää hintatarraa tai etukäteen tilatuissa kyydeissä hinnaston julkaisemista yrityksen verkkosivuilla tai hinnan ilmoittamista matkapuhelinsovelluksessa. Asiakkaan pyytäessä hintatiedot olisi kerrottava myös suullisesti. Käytännössä täsmennys ei muuttaisi nykyistä oikeustilaa ja käytäntöä, sillä hintatiedot on jo nykyisin ilmoitettava Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisesti taksin ikkunaan kiinnitettävällä tarralla, joka on matkustajan helposti havaittavissa taksin ulkopuolelta, ja yritykset tyypillisesti julkaisevat hinnastonsa verkkosivuillaan tai tilaussovelluksissaan. Lisäksi pykälän 1 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi kielellinen täsmennys, siten että jatkossa käsite luvanhaltija kirjoitettaisiin yhteen. Voimassaolevassa pykälässä käsite on kirjoitettu erikseen. Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa käsitteen kirjoitusasu lakiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, miten palvelun hinta on määritettävä sellaisissa taksipalveluissa, joissa matkasta ei ole sovittu etukäteen kiinteää hintaa. Tällaisissa tilanteissa matkan hinnan olisi perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan. Lisäksi matkasta

voidaan periä erillinen lähtömaksu ja muita lisämaksuja, jotka ovat etukäteen matkustajan tiedossa. Tällaisia voisivat olla esimerkiksi matkustajan avustamisesta perittävät lisämaksut tai erilliset lentokenttämaksut. Muita matkan aikana muuttuvia maksuja kuin aikaan ja matkaan perustuvia maksuja ei saisi käyttää. Hinnan määräytymisen perusteet eivät myöskään saisi muuttua matkan aikana. Siten esimerkiksi sellainen hinnoittelumalli, jossa matkan alkuosa ajetaan kiinteällä hinnalla ja matkan loppuosa matkan ja ajan mukaan määräytyvällä hinnalla, ei olisi mahdollinen. Myös matkaan ja aikaan perustuvien maksujen hinnan määräytymisperusteiden tulisi pysyä samana koko matkan ajan. Taksirytykset voisivat kuitenkin periä erilaisia matkaan ja aikaan perustuvia maksuja eri vuorokauden aikoina ja eri viikonpäivinä. Hinnan määrittämisessä olisi käytettävä mittauslaitedirektiivin ja mittauslaitelain vaatimukset täyttävää, ajoneuvon kiinteästi asennettua taksamittaria. Taksamittari on mittauslaite, joita koskevat mittauslaitedirektiivin vaatimukset on kansallisesti implementoitu mittauslaitelaille ja sen nojalla annetulla mittauslaitteiden olennaisista vaatimuksista, vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja teknisistä erityisvaatimuksista annetulla valtioneuvoston asetuksella. Pykälän 2 momentissa olisi selvytyden vuoksi informatiivinen viittaus mittauslaitelakiin.

Lisäksi 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat tekniset määräykset taksamittarista. Tarkemmat määräykset voisivat koskea mittauslaitedirektiivissä tarkoitettua ilmastollista käyttöympäristöä, suojausta tietojen turmeltumista vastaan ja etäasennuksen raportointia. Määräyksenantovaltuus vastaa osin nykyistä ajoneuvolain 27 a §:n 2 momentin 8 kohta sisältävää määräyksenantovaltuutta. Ehdotettu uusi määräyksenantovaltuus eroaisi aiemmasta siten, että jatkossa määräys annettaisiin ilman erillistä arviointia sen tarpeellisuudesta. Ehdotettuun 152 §:ään sisältyvä määräyksenantovaltuus ei sisältäisi muita laitteita tai järjestelmiä koskevia tarkempia teknisiä määräyksiä, vaan niihin liittyvästä määräyksenantovaltuudesta säädettäisiin jatkossa liikennepalvelulain 15 a §:ssä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin taksipalvelun esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta. Jos taksimatkastasta ei ole sovittu etukäteen kiinteää hintaa, olisi henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan annettava matkustajalle tieto esimerkkimatkan hinnasta. Esimerkkimatkan hinnalla tarkoitetaan sellaisen matkan arvonlisäverollista hintaa, jonka pituus on 10 kilometriä, ja joka kestää 15 minuuttia. Esimerkkimatkan hinta olisi laskettava pykälän 2 momentissa säädettyä hinnoittelurakennetta käyttäen. Hinnan laskemisessa käytettävien maksuluokkien suuruus on luvanhaltijan vapaasti päätettävissä ja se voi olla myös nolla. Esimerkkimatkan hinnan olisi oltava matkustajan helposti havaittavissa ennen matkan alkamista. Käytännössä esimerkkimatkan hinta voitaisiin ilmoittaa esimerkiksi auton ikkunaan kiinnitettävällä tarralla tai etukäteen tilatuissa kyydeissä yrityksen verkkosivuilla tai tilaussovelluksessa. Asiakkaan pyytäessä esimerkkimatkan hinta olisi kerrottava myös suullisesti. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta ja esilläpidosta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa matkan hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista olisi sovittava nimenomaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset poikkeuksellisen korkeasta esimerkkimatkan hintatasosta, jonka ylittyessä taksimatkan hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista on sovittava nimenomaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston on määritettävä edellä tarkoitettulle poikkeuksellisen korkealle esimerkkimatkan hinnalle euromääräinen taso, jonka ylittyessä luvanhaltijan määrittämän esimerkkimatkan hinnan voidaan katsoa ylittävän merkittävästi taksiliikenteen palvelujen yleisen hintatason. Merkittävänä ylityksenä voidaan pitää 50 prosentin ylitystä tavanomaiseksi katsotusta hintatasosta. Liikenne- ja viestintäviraston olisi seurattava taksipalvelujen yleistä hintatasoa ja tarkastettava määritettyä esimerkkimatkan hintaa vuosittain. Jos taksiliikenteen harjoittajan ja matkustajan välille syntyy erimielisyys siitä, onko hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista sovittu nimenomaisesti liikenne- ja viestintäviraston määrittelemän esimerkkihinnan ylityksessä, palveluntarjoajan on näytettävä väitteensä toteen. Jos palveluntarjoaja ei voi osoittaa, että hinnasta tai

hinnan määräytymisen perusteista on nimenomaisesti sovittu, hinta ei voi ylittää Liikenne- ja viestintäviraston määrittämää poikkeuksellisen korkeahintaisen esimerkkimatkan hintarajaa. Liikenne- ja viestintäviraston määrittämää poikkeuksellisen korkeahintaisen esimerkkimatkan hintarajaa ei saisi tällaisessa tapauksessa ylittää, vaikka matka olisi esimerkkimatkaa pidempi tai kestäisi sitä kauemmin. Esitetyn muutoksen myötä kumoutuisi velvoite sopia hinnasta nimenomaisesti taksimatkan kokonaishinnan ylittäessä 100 euroa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin edelleen taksipalvelujen enimmäishinnoista. Enimmäishintasääntelyä muutettaisiin siten, että jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä enimmäishinnan vain erityisryhmille suunnatuille lisäpalveluille, kun se on tähän asti ollut mahdollista kaikille taksipalveluille. Erityisryhmille suunnatuilla lisäpalveluilla tarkoitetaan sellaisia avustamispalveluja, joita tarjotaan ensisijaisesti henkilöille, jotka eivät voisi muutoin käyttää taksipalveluja esimerkiksi liikuntarajoitteidensa vuoksi. Tällaisia olisivat esimerkiksi asiakkaan avustaminen autoon tai autosta sisätilaan taikka asiakkaan kuljettaminen autoon asennetuilla paareilla. Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä enimmäishinnan yhdelle tai useammalle tarjottavalle lisäpalvelulle. Liikenne- ja viestintäviraston olisi seurattava, millaisia erityisryhmille suunnattuja lisäpalveluja on tarjolla ja miten niiden hinnat kehittyvät. Enimmäishinnat voitaisiin asettaa, jos osoittautuu, että lisäpalveluista perittävät hinnat eivät ole kohtuullisia ottaen huomioon palvelun tuottamisesta aiheutuneet kustannukset ja yritysten kohtuullinen tuotto. Palvelusta aiheutuneita kustannuksia arvioitaessa huomioidaan lisäpalveluun kulunut aika ja lisäpalvelua varten hankittujen varusteiden kustannukset. Kustannuksia arvioidaan sen mukaan, mitä palvelun tuottaminen maksaisi tehokkaalle toimijalle. Palvelun hinta voi kohota heikosti kilpailuilla markkinoilla kohtuuttoman korkeaksi, vaikkei se näkyisikään yritysten poikkeuksellisen korkeina tuottoina, sillä ilman kilpailupainetta toimivalla yrityksellä ei ole välttämättä tarvetta tehostaa toimintaansa. Tehokkaan toimijan kustannuksia voitaisiin siten arvioida esimerkiksi vertailemalla kilpailuilla markkinoilla toimivien yritysten kustannuksia. Kohtuullista tuottoa arvioitaessa huomioidaan toimialalle tyypillinen pääoman tuottoaste. Mahdollisten enimmäishintojen tulisi olla kustannussuuntautuneita siten, että ne sisältävät kohtuullisen tuoton.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi seurattava myös taksiliikenteen palvelujen yleistä hintakehitystä eri alueilla. Alueellinen seuranta voisi tarkoittaa esimerkiksi kunta- tai maakuntakohtaista seurantaa. Seurantatehtävä ei ole uusi, vaan virasto hoitaa tehtävää voimassa olevan 152 §:n 3 momentin nojalla. Pykälän 6 momentissa säädettäisiin myös siitä, että henkilöliikennettä tarjoavalla luvanhaltijalla ja välityspalvelun tarjoajalla olisi velvollisuus toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot tarjoamiensa tai välittämiensä taksipalvelujen toteutuneista hinnoista viraston hintojen seurantatehtävää varten. Seurantatehtävän hoitamisessa tarvittavia tietoja olisivat kyytien toteutuneet kokonaishinnat, sen määrittämisessä mahdollisesti käytetty tieto matkan pituudesta ja matkaan käytetystä ajasta sekä erityisryhmille suunnatuista taksiliikenteen lisäpalveluista perittävät hinnat. Tiedot tulisi toimittaa liikesalaisuuden estämättä, mutta Liikenne- ja viestintäviraston olisi käsiteltävä tietoja siten, etteivät liikesalaisuudet paljastu tietojen pohjalta laadituista tilastoista tai tietoja muuten julkistettaessa. Tietoja voidaan julkistaa vain siten, että niihin on yhdistelty riittävä määrä eri toimijoiden tietoja, jotteivat yksittäisten toimijoiden tiedot paljastu. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava tarkempia määräyksiä toimitettavista hintatiedoista sekä tietojen toimittamistavoista ja toimittamisen määräajoista.

179 §. Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi jatkossa raportoitava säännöllisesti liikennepalvelulain vaikutuksista. Voimassa olevan sääntelyn mukaan viraston on arvioitava lain vaikutuksia ja raportoitava säännöllisesti liikennejärjestelmän tilasta, mutta lain vaikutuksiin liittyvää raportointivelvoitetta ei ole säädetty. Säännöllisellä raportoinnilla voitaisiin

tarkoittaa esimerkiksi kahden vuoden välein julkaistavaa raporttia, jossa arvioidaan yhtäältä sitä, miten lainsäädäntö vaikuttaa yleisesti liikennemarkkinoihin ja toisaalta sitä, millaisia vaikutuksia mahdollisilla edellisen raportointikerran jälkeisillä lakimuutoksilla on ollut. Vaikutusten arvioinnissa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota lain tavoitteiden toteutumiseen.

Pykälän 2 momentin mukaan henkilöliikenteen liikkumispalvelujen tarjoajilla olisi velvoite toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuna. Pykälässä siten täsmennettäisiin, että tietojen olisi oltava alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuja ja että velvoite koskee myös välitettyjä palveluja koskevia tietoja. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus käyttää tietoja nykyiseen tapaan liikennepalvelulain vaikutusten seurantaan, liikennejärjestelmän toimivuuden arviointiin sekä tilastointiin ja tutkimukseen. Tiedot tulisi toimittaa liikesalaisuuden estämättä, mutta Liikenne- ja viestintäviraston olisi käsiteltävä tietoja siten, etteivät liikesalaisuudet paljastu tietojen pohjalta laadituista tilastoista tai tietoja muuten julkistettaessa. Tietoja voidaan julkistaa vain siten, että niihin on yhdistelty riittävä määrä eri toimijoiden tietoja, jotta yksittäisten toimijoiden tiedot eivät paljastu.

Alueellisella jaottelulla tarkoitettaisiin esimerkiksi kunta- tai maakuntakohtaista jaottelua. Ajallinen jaottelu voisi tarkoittaa esimerkiksi viikonpäiväkohtaista jaottelua. Liikenne- ja viestintäviraston seurantatehtävän toteuttamisessa taksiryityksiltä tarvittavia tietoja olisivat muun muassa taksipalvelujen kysyntää kuvaavat tiedot ajatuista kyydeistä ja ammattiajokilometreistä alueittain ja ajallisesti jaoteltuna. Taksipalvelujen tarjonnasta taksiryityksiltä tarvittavia tietoja olisivat muun muassa tiedot ajossa olevien autojen määrästä, ajossa oloajoista ja alueista. Väli-tyskeskukselta tarvittavia tietoja olisivat puolestaan tiedot tilausten ja välitettyjen kyytien määrästä, puhelujen ja kyytien vastaanottamisen vasteajoista ja välittämättä jääneiden kyytien määrästä alueellisesti ja ajallisesti jaoteltuna. Myös tiedot eri tilaustapojen, kuten puhelintilausten, sovellusten kautta tehtyjen tilausten ja kadulta otettujen kyytien määrästä ovat olennaisia seurantatehtävän kannalta.

Pykälän 4 momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava tarkempia määräyksiä 2 momentin mukaan toimitettavista tiedoista ja tietojen toimittamisen määräajoista. Nykyisin tarkempia määräyksiä voidaan antaa tarvittaessa. Määräyksessä yksilöitäisiin tarvittavat tiedot ja täsmennettäisiin, miten tiedot tulee jaotella. Lisäksi määräyksessä säädettäisiin tietojen toimittamistavoista ja toimittamisen määräajoista.

193 a §. *Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia järjestävien koulutusorganisaatioiden toimintaa valvova viranomainen.* Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston koulutusten järjestäjien valvontaa koskevasta velvoitteesta sekä liikenne- ja viestintäviraston tai sen valtuuttaman edustajan oikeudesta saada tiettyjä koulutusta koskevia tietoja valvonnan tueksi. Pykälässä säädettäisiin myös koulutusorganisaatioiden yrittäjäkokeen järjestämisen sekä koulutusorganisaatioiden koulutuksista myöntämien todistusten myöntämisen valvonnasta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valvontavelvoitteen sisällöstä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi lain 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneiden koulutuksen järjestäjien koulutuksen järjestämisen sekä niiden järjestämän lain 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkokeen järjestämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi myös koulutuksen järjestäjien koulutuksien suorittamisen perusteella myöntämien todistusten myöntämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirastolle pykälässä asetettu valvontavastuu koskisi koulutuksen järjestäjien toiminnan valvontaa, eikä yksittäisten yrittäjäkokeiden valvontaa. Kokeen suorittamisen valvonnasta vastaisi sitä järjestävä koulutusorganisaatio. Pykälän 1 momentti sisältäisi liikenne- ja viestintävirastolle

myös oikeuden valtuuttaa ulkopuolinen asiantuntija, joka voisi toteuttaa pykälässä tarkoitettua käytännön valvontatoimintaa viraston hankkimana ulkopuolisena palveluntuottajana.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ulkopuolisella valvojalla olisi oikeus päästä seuraamaan opetusta sekä saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Viranomaisen edustajalla olisi myös oikeus päästä seuraamaan yrittäjäkoulutuksen yrittäjäkoetta sen asianmukaisen toteutumisen ja kulun varmistamiseksi. Hyväksytyn koulutuksen järjestäjän tulisi järjestää olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Momentissa tarkennettaisiin, ettei tarkastuksia saa tehdä pysyväisluontoiseen asumiseen käytettävässä tilassa. Tarkastuksessa olisi noudatettava hallintolain 39 §:ää, jossa säädetään viranomaisen suorittaman tarkastuksen yleisistä edellytyksistä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttaman asiantuntijan tulisi saattaa valvonnan yhteydessä havaitut puutteet tai laiminlyönnit viipymättä Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä varten. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamaan ulkopuolisen asiantuntijaan sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

216 §. Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus. Pykälässä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämän liikenneasioiden rekisterin sisällöstä ja käyttötarkoituksesta. Tiedot Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymistä koulutusorganisaatioista tulisi sisällyttää liikenneasioiden rekisteriin koulutusten valvonnan tukemiseksi. Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi uusi 4 kohta erityisryhmien kuljettajakoulutukseen sekä yrittäjäkoulutukseen 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneista koulutusorganisaatiosta. Kohdan lisäämisen johdosta 1 momentin 3 kohtaa muutettaisiin siten, että kohdan lopussa oleva piste muutetaan puolipisteeksi.

227 §. Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä. Nykyisessä liikennepalvelulain 227 §:ssä säädetään yksittäisluovutuksina liikenneasioiden rekisteristä luovutettavista tiedoista sekä tietojen luovuttamisen perusteista.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 kohta, jonka mukaan jokaisella olisi oikeus saada yksittäisluovutuksena, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tieto henkilön suorittamasta ehdotetussa 26 a §:ssä tarkoitettua taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta. Ehdotettu uusi 4 kohta on välttämätön lisäys, jotta esimerkiksi yksittäisellä erityisryhmään kuuluvalla henkilöllä tai työnantajalla olisi laissa säädetty mahdollisuus tarkistaa kuljettajan esittämän koulutustiedon paikkansa pitävyys. Kyseisiä vapaaehtoista koulutusta koskevia tietoja ei ole mahdollista rinnastaa voimassa olevan lain 227 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuihin tietoihin, jotka käsittävät tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvun voimassaolosta tai laajuudesta. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun selvityksen perusteella pykälän 1 momentin 3 kohdan perusteella yksittäin luovutettavat tiedot koskevat muun ohella henkilön nimenomaista oikeutta kuljettaa liikennevälinettä tai muuta tehtävään liittyvää välttämätöntä pätevyyttä. Vapaaehtoinen koulutus ei ole rinnastettavissa kyseisiin tietoihin ja tästä syystä on tarpeen lisätä uusi 4 kohta. Kohdan lisäämisen johdosta 1 momentin 3 kohtaa muutettaisiin siten, että kohdan lopussa oleva piste muutetaan puolipisteeksi.

228 §. Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin. Pykälässä säädetään tiedoista, joita voidaan luovuttaa massana muun muassa liikenteen kehittämiseen liittyviin tarkoituksiin.

Pykälän voimassaolevan 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto saa luovuttaa 227 §:n 1 momentissa tarkoitettuja luovutettavia tietoja liikenteeseen liittyviin pykälässä tarkemmin

määriteltyihin tarkoituksiin. Nykymuotoilulla pykälä sallisi myös esityksessä ehdotetun 227 §:n 1 momentin uudessa 4 kohdassa tarkoitettujen tietojen luovuttamisen 228 §:n perusteella. 228 §:n 1 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintävirasto saisi luovuttaa pykälän 1 momentin perusteella ainoastaan 227 §:n 1 momentin 1-3 kohdissa tarkoitettuja tietoja. Jos 227 §:ään ehdotetun 1 momentin uudessa 4 kohdassa tarkoitettuja vapaaehtoisia koulutustietoja ei suljettaisi 228 §:n soveltamisen ulkopuolelle, tulisi näitä vapaaehtoisia koulutustietoja luovuttaa erilaisiin liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin, kuten suoramarkkinointiin, mikä muodostaisi epäsuhtaan tietojen keräämisen tarkoituksen ja tietojen luovuttamisen välille, erityisesti kun kyseessä ovat vapaaehtoisen koulutuksen tiedot. Henkilötietoja käsiteltäessä ja luovutettaessa tulee aina huomioida käsittelyn tarpeellisuus, oikeasuhtaisuus ja oikeusperusta, minkä vuoksi muutos katsotaan perustelluksi.

246 a §. *Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koesuorituksessa todettu vilppi.* Lain hallinnollisia seuraamuksia käsittelevään VII osan 1 lukuun lisättäisiin uusi 246 a §, jossa säädettäisiin vilpilliseksi katsottavan toiminnan seuraamuksista taksinkuljettajan kokeessa sekä yrittäjäkokeessa. Pykälässä säädettäisiin myös määräaikaisesta kiellosta osallistua taksinkuljettajan kokeeseen todetun vilpin seurauksena.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos taksinkuljettajan kokeeseen tai yrittäjäkokeeseen osallistuvan henkilön todetaan syyllistyneen vilpilliseen toimintaan koetilaisuuden aikana, kokeen järjestäjän on keskeytettävä koe kyseisen henkilön osalta ja hylättävä koesuoritus. Taksinkuljettajan kokeen järjestäjänä toimii palveluntuottaja, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä liikennepalvelulain V osan 4 luvun mukaisesti. Kokeen järjestäjän tulisi lähettää tiedot havaitusta vilpillisestä toiminnasta Liikenne- ja viestintävirastolle. Yrittäjäkokeen järjestämisestä vastaisi koulutusorganisaatio, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt hyväksynnän yrittäjäkoulutuksen ja kokeen järjestämiseksi. Pykälän mukaan vilpiksi katsottaisiin epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta. Vilpillä tarkoitettaisiin kiellettyihin keinoihin tai apuvälineisiin turvautumista kokeessa. Vilpiksi katsottaisiin muun muassa lunttaus, keskustelu tai muu kuin mahdollinen etukäteen hyväksytty ulkopuolisen apuun tukeutuminen ja toisen puolesta kokeen tekeminen sekä kokeen kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden yritykset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin määräaikaisesta kiellosta osallistua taksinkuljettajan kokeeseen todetun vilpin seurauksena. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että henkilölle, jonka on koetilaisuudessa todettu syyllistyneen vilpilliseen toimintaan, asetettaisiin kielto osallistua taksinkuljettajan kokeen suorittamiseksi järjestettyyn koetilaisuuteen kuuden kuukauden ajaksi. Määräaika laskettaisiin siitä koepäivästä, jona vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintävirasto tekisi päätöksen kiellon asettamisesta saatuaan tiedon sekä selvityksen vilpillisestä toiminnasta kokeenjärjestäjältä.

Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen määräaikaisesta kiellosta olisi mahdollista vaatia oikaisua siten, kuin tämän lain 256 §:n 1 momentissa säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen tämän lain 256 §:n 5 momentin mukaisesti. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta olisi täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

Poikkeus hallintolain (434/2003) 49 f §:n ja oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) 122 §:n mukaiseen pääsääntöön, jonka mukaan päätöstä ei saa panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman, on välttämätön määräaikaisen kiellon käytännön toimivuuden kannalta. Ilman poikkeusta muutoksenhakuun turvautuneen kuljettajan olisi mahdollista

osallistua taksinkuljettajan kokeeseen kieltopäätöstä koskevan muutoksenhaun aikana. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi kuitenkin käsitellä oikaisuvaatimus hallintolain 49 e §:n mukaisesti kiireellisenä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston tulisi antaa tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelyistä vilppitapauksissa. Määräyksessä tulisi tarkasti ja tyhjentävästi määritellä, mikä toiminta katsottaisiin vilpiksi. Vilpilliseksi katsottavan toiminnan määrittely määräystasolla olisi tärkeää, jotta Liikenne- ja viestintävirasto pystyy tarvittaessa nopeastikin reagoimaan, jos huomataan, että vilpin tekotapojen määrittely on joltain osin puutteellinen.

256 §. Oikaisuvaatimus. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikennepalvelulain oikaisuvaatimusta koskevan 256 §:n 2 momenttia siten, että säännös soveltuisi myös Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän koulutusorganisaation antamiin päätöksiin.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että oikaisuvaatimusmahdollisuus koskisi henkilöluvan hakijan tai haltijan lisäksi myös taksiliikenneluvan hakijaa tai haltijaa sekä taksiliikenneluvan haltijan tämän lain 7 §:ssä tarkoitettua liikenteestä vastaavaa henkilöä. Momenttiin lisättäisiin lisäksi viittaus esityksessä ehdotetussa 35 a §:ssä tarkoitettujen koulutusorganisaatioiden antamiin päätöksiin, millä varmistettaisiin muutoksenhaku kyseisten päätöksiä osalta. Ehdotetun 35 a §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän saaneet koulutusorganisaatiot voisivat järjestää sekä taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta että taksiliikenteen yrittäjäkoulutusta ja myöntää näihin liittyviä suoritustodistuksia. Yrittäjäkoulutuksen suorittamista esitetään taksiliikenneluvan saamisen edellytykseksi, minkä vuoksi momenttia tulee täydentää siten, että se soveltuu myös yrittäjäkoulutuksen suorittavaan taksiliikenneluvan hakijaan tai haltijaan, tai mikäli luvanhaltija on oikeushenkilö, tämän liikenteestä vastaavaan henkilöön.

265 §. Luvaton liikenteen koulustoiminta. Liikennepalvelulain 265 §:n 1 momentin 1 kohtaa esitetään muutettavaksi siten, että jatkossa rangaistavaa olisi myös 6 a ja 26 a §:ssä tarkoitettun koulutus- tai koetoiminnan harjoittaminen ilman lain 35 a §:ssä tarkoitettua hyväksyntää. Maininta 35 a §:n mukaisesta hyväksynnästä lisättäisiin seuraamuspykälään, koska esityksessä ehdotetaan uutta taksiliikenteen yrittäjäkoulutusta ja -koetta sekä uutta erityisryhmien palvelutalanteita käsittelevää kuljettajakoulutusta, joita voivat järjestää vain Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät koulutuksen järjestäjät. Tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta 1 kohdassa mainittua koulutus- tai koetoimintaa ilman hyväksyntää harjoittava olisi pykälän mukaan tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta liikenteen koulustoiminnasta sakkoon.

268 §. Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset. Liikennepalvelulain 268 §:ää esitetään muutettavaksi siten, että jatkossa myös lain 151 §:n 2 momentissa säädettävien velvoitteiden laiminlyönnistä voisi seurata liikennevirhemaksu. Pykälän 1 momentin 2 kohdassa säädettäisiin, että kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä lain 151 §:n 2 momentin 1 kohdassa säädetään moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä.

Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi. Uudessa 2 momentissa säädettäisiin, että kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä luvanhaltijan nimen ja yhteystietojen sekä kuljettajan nimen pitämisestä matkustajan nähtävillä säädetään lain 151 §:n 2 momentin 2 kohdassa.

Liikennevirhemaksun määräämistä, tiedoksiantoa ja täytäntöönpanoa koskevien säännösten osalta pykälän nykyisessä 2 momentissa on viittaus tieliikennelain säännöksiin. Uuden 2 momentin myötä nykyinen 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi. Nykyisen 2 momentin sisältöön ei esitetä muutoksia.

7.2 Tieliikennelaki

155 §. Taksivalaisimen käyttäminen. Tieliikennelain 5 luvun 155 §:ään lisättäisiin uusi 1–3 momentti, jolloin pykälän nykyinen 1 momentti siirtyisi 4 momentiksi. Ehdotetussa uudessa 1 momentissa säädettäisiin taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta. Ehdotetussa uudessa 1 momentissa säädettäisiin, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin. Taksivalaisimen tulisi olla ajoneuvossa näkyvillä silloin, kun ajoneuvoa käytetään liikennepalvelulain 4 §:n 1 momentissa määritellyn taksiliikenteeseen. Ajoneuvo voi olla taksiliikenteessä myös silloin, kun kyydissä ei ole matkustajaa esimerkiksi asiakasta odottaessa tai taksiasemalle siirryttäessä. Kun ajoneuvoa ei käytetä taksiliikenteeseen, vaan esimerkiksi yksityisajoon, voisi taksivalaisimen poistaa tai peittää. Taksivalaisimen käyttämisellä tarkoitettaisiin, että taksivalaisin on asennettu ajoneuvoon ja että valaisin on peittämätön. Taksivalaisin tulisi sijoittaa ajoneuvon ulkopuolelle siten, että se on selvästi havaittavissa ajoneuvon ulkopuolelta. Taksivalaisimen katsottaisiin olevan käytössä, vaikka siinä ei olisi valoa.

Ehdotetussa uudessa 2 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa taksivalaisinta ei tarvitsisi käyttää. Taksivalaisinta ei tarvitsisi käyttää sellaisissa yritys- tai edustusajoissa, joissa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella. Selvytyden vuoksi todetaan lisäksi, että taksivalaisinta ei tarvitsi käyttää myöskään lain 4 §:n 2 momentin mukaisissa kuljetuksissa, joita ei katsota taksiliikenteeksi.

Ehdotetussa uudessa 3 momentissa säädettäisiin, että ehdotetussa 2 momentissa tarkoitettu sopimus tai jäljennös yritys- tai edustusajossa toimimisesta olisi pidettävä ajoneuvossa mukana. Kuljettajan tulisi pyydettyäessä esittää sopimus tai sen jäljennös valvontaviranomaiselle. Kuljettaja voi esittää sopimuksen valvontaviranomaiselle myös sähköisen jäljennöksen muodossa esimerkiksi mobiililaitteen ruudulta. Valvontaviranomaisilla tarkoitettaisiin liikennepalvelulain 178 ja 180 §:ssä mainittuja viranomaisia. Taksivalaisimen ollessa poistettuna sopimuksen perusteella ajoneuvolla ei saisi kuljettaa muita kuin kyseisen sopimustoimeksiantajan asiakkaita.

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset taksivalaisimen ominaisuuksista ajoneuvolain 27 a §:ssä annettujen määräyksenantovaltuuksien nojalla. Määräys sisältäisi taksivalaisimen koko- ja muut tekniset vaatimukset. Määräyksenantovaltuutta ei ole esityksessä muutettu.

Taksivalaisimen käyttöä koskevat seuraamukset määräytyisivät tieliikennelain 171 §:n mukaisesti. Tieliikennelain 171 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttämisestä säädettyä. Pykälän 3 momentissa mainitun sopimuksen tai sen jäljennöksen mukana pitämistä koskevat seuraamukset määräytyisivät tieliikennelain 171 §:n 1 momenttiin ehdotettavan uuden 6 kohdan mukaisesti.

171 §. Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovanun käyttöä koskevat rikkomukset. Tieliikennelain 171 §:n 1 momenttiin lisättäisiin uusi 6 kohta. Uuden 6 kohdan mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voitaisiin määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 155 §:n 3 momentissa sopimuksen mukana

pitämisestä säädettyä. Liikennevirhemaksun suuruus perustuisi tieliikennelain 171 §:n 1 momentissa määritellyn liikennevirhemaksun määrään ja olisi saman suuruinen kuin valaisimen käyttämisen laiminlyönnistä määrättävä sanktio.

Lisäksi uuden kohdan lisäämisen johdosta 1 momentin 5 kohdasta muutetaan piste puolipisteeksi.

7.3 Ajoneuvolaki

25 §. *Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet.* Pykälän 2 momentista kumottaisiin taksamittarin asentamista ja sitä vastaavan laitteen tai järjestelmän käyttöä koskeva velvoite. Näistä velvoitteista säädettäisiin jatkossa liikennepalvelulain 15 a ja 152 §:ssä.

27 a §. *Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset.* Pykälän 2 momentista kumottaisiin 8 kohta, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto on voinut antaa teknisiä määräyksiä taksamittarista sekä muusta laitteesta tai järjestelmästä. Vastaavat määräyksenantovaltuudet sisältyisivät jatkossa liikennepalvelulain 15 a ja 152 §:ään. Pykälän 2 momentin 8 kohdan kumoamisen johdosta 7 kohdan lopussa oleva puolipiste muutetaan pisteeksi.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Taksipalvelujen saatavuustiedot

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi liikennepalvelulain 179 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä niistä tiedoista, joita henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus toimittaa tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjonnasta ja toteutuneesta kysynnästä. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi myös tarkempia määräyksiä tietojen toimitustavoista ja tietojen toimittamisen määräaajoista.

Taksamittari sekä muu laite ja järjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat tekniset määräykset taksamittarista liikennepalvelulain 152 §:n 2 momentin nojalla sekä muusta laitteesta ja järjestelmästä liikennepalvelulain 15 a §:n 3 momentin määräyksenantovaltuuksien nojalla. Tarkemmat määräykset voisivat koskea taksamittareiden osalta mittauslaitedirektiivissä tarkoitettua ilmastollista käyttöympäristöä, suojausta tietojen turmeltumista vastaan ja etäasennuksen raportointia. Muun laitteen tai järjestelmän osalta määräykset voisivat koskea esimerkiksi tarkkuutta, jolla laitteen on mitattava tai muutoin todennettava matkan pituus ja siihen käytetty aika, sekä sitä, miten tietoja olisi säilytettävä ja suojattava, jottei niitä pysty jälkikäteen muokkaamaan. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, missä ja miten laitteen tai järjestelmän keräämiä tietoja on voitava tarkastella ja tulostaa.

Taksivalaisin

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset taksivalaisimen ominaisuuksista ajoneuvolain 27 a §:n määräyksenantovaltuuksien nojalla. Päivitettävä määräys sisältäisi taksivalaisimen kokoa ja muita teknisiä ominaisuuksia koskevat vaatimukset.

Taksipalvelujen hinnoittelu

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi liikennepalvelulain 152 §:n 3, 4 ja 6 momentin nojalla tarkemmat määräykset taksipalvelujen hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta, esimerkkimatkan hinnasta, jonka ylittyessä taksimatkan hinnasta on sovittava nimenomaisesti, sekä virastolle toimitettavista hintatiedoista, toimitustavoista ja tietojen toimittamisen määräajoista ja voisi laissa kuvattujen edellytysten täytyessä 5 momentin nojalla antaa tarkemmat määräykset erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen lisäpalveluille asetettavista enimmäishinnoista.

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi liikennepalvelulain 6 a §:n 5 momentin nojalla tarkemmat määräykset yrittäjäkoulutuksen ja kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeen arvosteluperusteista.

Taksinkuljettajan koe

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi liikennepalvelulain 25 a §:n 2 momentin nojalla tarkemmat määräykset kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta.

Taksinkuljettajan kokeen koesuorituksen hylkääminen ja kielto osallistua kokeeseen

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi liikennepalvelulain 246 a §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi liikennepalvelulain 26 a §:n 4 momentin nojalla tarkemmat määräykset koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta.

Taksiliikenteen koulutusorganisaation hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi liikennepalvelulain 35 b §:n 5 momentin nojalla tarkempia määräyksiä hyväksynnän hakemisesta ja myöntämisessä noudatettavasta menettelystä, koulutusohjelman vahvistamiseen sekä koulutusohjelman valvonnan kannalta tarpeellisista opetuksen käytännön järjestämiseen, opetustiloihin, opetuskalustoon, opetusvälineisiin ja oppilasryhmäkokoon liittyvistä ehdoista.

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutusorganisaation opetushenkilöstö ja välineet

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi liikennepalvelulain 36 a §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä koulutuksesta vastaavan henkilön sekä koulutuksissa käytettävän opetushenkilöstön kelpoisuusvaatimuksista.

9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Ehdotetaan, että laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta tulee voimaan 1.1.2021. Lain 15 a ja 152 §:n ehdotetaan kuitenkin tulevan voimaan vasta 1.6.2021. Tämän voimaantulon porrastamisen tarkoituksena on taata henkilöliikennettä tarjoaville luvanhaltijoille riittävä aika

hankkia uuden lainsäädännön mukaiset laitteet ja järjestelmät, varmistaa, että laitteiden ja järjestelmien valmistajat ehtivät kehittää uusia sekä mukauttaa olemassa olevia laitteita ja järjestelmiä uusien vaatimusten mukaisiksi, mukauttaa hinnoittelurakenteensa uusien vaatimusten mukaiseksi sekä huolehtia taksipalvelujen hintatietojen ilmoittamisesta sääntelyn edellyttämällä tavalla. Voimaantulon porrastaminen on perusteltua myös siitä syystä, että Liikenne- ja viestintävirasto tarvitsee lain hyväksymisen jälkeen aikaa antaa taksamittareihin, muihin laitteisiin ja järjestelmiin sekä hintojen ilmoittamiseen liittyvät määräykset. Siirtymäajalla noudatettaisiin nykyistä taksamittareita sekä muita laitteita ja järjestelmiä koskevaa sääntelyä ja tästä syystä laki ajoneuvolain muuttamisesta ehdotetaan tulemaan voimaan 1.6.2021.

Liikennepalvelulain 6 §:n 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi siirtymäsäännös siihen, että Y-tunnus on jatkossa taksiliikenneluvan myöntämisen edellytys. Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joille ei ole lain voimaantulohetkellä annettu Y-tunnusta, tulee hankkia Y-tunnus viimeistään 31.3.2021.

Liikennepalvelulakiin ehdotetaan lisättäväksi siirtymäsäännös, joka koskee jo taksiliikenneluvan saaneiden yrittäjäkoulutusvelvoitetta. Jos taksiliikenneluvan haltija ei täytä tämän lain voimaan tullessa 6 §:n 1 momentin 10 kohdassa tai 6 §:n 2 momentin 8 kohdassa säädettyä luvan myöntämisen edellytystä, tulee tämän täyttää mainittu edellytys mainitussa lainkohdassa säädettyllä tavalla viimeistään 31 joulukuuta 2021. Velvoite koskisi niitä luvanhaltijoita, joille on myönnetty taksiliikennelupa aikavälillä 1.7.2018–31.12.2020. Velvoite koskisi sekä luonnollisia että oikeushenkilöitä. Oikeushenkilön osalta velvoite yrittäjäkoulutuksen suorittamiseen koskisi oikeushenkilön liikenteestä vastaavaa henkilöä. Kyseisellä aikavälillä taksiliikenneluvan saaneet eivät ole joutuneet suorittamaan pakollista yrittäjäkoulutusta tai -koetta.

Siirtymäsäännöksen tarkoituksena olisi varmistaa, että myös liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen taksiliikenneluvan saaneet taksiliikennettä harjoittajat ovat tietoisia keskeisistä yritystoiminnan velvoitteista. Yrittäjäkoevelvoitteen ulottaminen myös jo luvan saaneisiin on välttämätöntä uudistuksen tavoitteiden toteutumisen näkökulmasta. Siirtymäsäännös sisältäisi kuitenkin lievennyksen, jonka mukaan aikavälillä 1.7.2018–31.12.2020 luvan saaneilla ei olisi velvoitetta osallistua liikennepalvelulain 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkoulutukseen. Lievennys koskisi myös lain 7 §:ssä tarkoitettuja liikenteestä vastaavia henkilöitä, jotka on ilmoitettu aikaisemmalle Liikenteen turvallisuusvirastolle tai nykyiselle Liikenne- ja viestintävirastolle liikennepalvelulain voimassaoloaikana. Yrittäjäkoulutukseen osallistumista ehdotetaan kokeeseen osallistumisen välttämättömäksi edellytykseksi.

Lievennyksen piiriin kuuluvien luvanhaltijoiden tulisi suorittaa yrittäjäkoe hyväksytysti viimeistään 31.12.2021 mennessä. Vuoden siirtymäajalla varmistettaisiin, että koulutusorganisaatioilla olisi valmius ja riittävä kapasiteetti koulutuksen ja kokeiden järjestämiseen ja että taksitoiminnan harjoittajilla on mahdollisuus varautua velvoitteen täyttämiseen.

Laki tieliikennelain 155 ja 171 §:n muuttamisesta ehdotetaan tulemaan voimaan 1.1.2021.

10 Toimeenpano ja seuranta

Liikennepalvelulain 179 §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava liikennepalvelulain vaikutuksia. Lisäksi tällä esityksellä kyseistä lainkohtaa esitetään muutettavaksi siten, että jatkossa viraston olisi myös raportoitava säännöllisesti lain vaikutuksista. Säännöllisellä raportoinnilla voitaisiin tarkoittaa esimerkiksi kahden vuoden välein julkaistavaa raporttia, jossa arvioidaan toisaalta sitä, miten lainsäädäntö vaikuttaa yleisesti liikennemarkkinointiin, ja toisaalta sitä, millaisia vaikutuksia mahdollisilla edellisen raportointikerran jälkeisillä

lakimuutoksilla on ollut. Vaikutusten arvioinnissa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota lain tavoitteiden toteutumiseen.

11 Suhde muihin esityksiin

Eduskunnan käsiteltäväksi on 12.3.2020 annettu esitys laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 17/2020 vp), jossa esitetään teknisiä muutoksia tieliikennelain 155 ja 171 §:ään. Esityksessä HE 17/2020 vp muutettavaksi ehdotettu tieliikennelain 155 §:n 1 momentti ehdotetaan tässä esityksessä siirrettäväksi 155 §:n 4 momentiksi samalla kun pykälään ehdotetaan lisättävän uudet 1–3 momentit. Esityksessä HE 17/2020 vp muutettavaksi ehdotettu tieliikennelain 171 §:n 1 momenttiin ehdotetaan tässä esityksessä lisättäväksi uusi 6 kohta.

Hallituksen esitys raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (HE 113/2020 vp) annettiin eduskunnalle 27.8.2020. Raideliikennelain kalustoyksiköiden ja rautatieinfrastruktuurin rekisteröintiä koskevia säännöksiä muutettaisiin. Myös soveltamisalan rajausta koskevaa raideliikennelain pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että markkinasääntelyssä satamien alueella oleviin raiteisiin sovellettaisiin jatkossa palvelupaikan hallintaa koskevaa sääntelyä rataverkon hallintaa koskevan sääntelyn sijasta. Sääntelyelimen tehtäviin lisättäisiin myös velvollisuus arvioida toimivaltaisen viranomaisen päätöstä hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut suorahankintana tarjouskilpailun sijasta. Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia etenkin liikkuvan kaluston kuljettajan kelpoisuutta koskeviin säännöksiin. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään yhdenmukaistamaan säännöksiä, jotka koskevat terveydentilaa ja psykologista soveltuvuutta koskevia ilmoituksia ja Liikenne- ja viestintäviraston oikeutta edellyttää niiden perusteella tarkastuksia lupakirjavaatimusten täyttämistä. Raideliikennelakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetään myös eräitä tarkennuksia lupavaatimuksiin.

Hallitus antoi 1.10.2020 eduskunnalle esityksen laeiksi tartuntatautilain ja liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta (HE 137/2020 vp). Lakimuutokset liittyvät hallituksen 11.9.2020 tekemään periaatepäätökseen hybridistrategian toteuttamisesta rajaliikenteessä ja matkustamisessa. Tartuntatautilaissa säädettäisiin Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen toimivallasta tehdä päätös siitä, että Suomeen saapuvalla matkustajalla on maahan saapuessaan oltava mukanaan enintään 72 tuntia ennen saapumista hänelle myönnetty todistus koronavirustaudin negatiivisesta testituloksesta tai laillistetun lääkärin todistus sairastetusta mutta parantuneesta, laboratoriovarmistetusta koronavirustaudista. Liikenteen palveluista annetussa laissa säädettäisiin kuljetuspalvelun tarjoajalle velvollisuus ilmoittaa henkilölle ennen matkaa näistä tartuntatautilain mukaisista velvollisuuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voisi velvoittaa sellaiset kuljetuspalvelun tarjoajat, jotka liikennöivät Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen päätöksessä yksilöidyistä maista ja alueilta, kohtuudella huolehtimaan, että matkustajilla on tiedossaan, min-käläisiä todistuksia ja selvityksiä Suomeen saapuvassa rajat ylittävässä liikenteessä tarvitaan. Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi, että kuljetuspalvelun tarjoajat huolehtivat ilmoitusvelvollisuudestaan asianmukaisesti. Lakiehdotuksiin sisältyvät muutokset olisivat voimassa 31.12.2021 saakka.

Hallitus on samanaikaisesti esittänyt säädettäväksi uutta ajoneuvolakia, joka kumoaisi voimassa olevan ajoneuvolain. Ajoneuvolakiehdotuksessa esitetäisiin, että voimassa olevan ajoneuvolain 25 §:n 2 momentin ja 27 a §:n 1 momentin 8 kohdan säännökset taksamittarista sekä muusta laitteesta ja järjestelmästä jäisivät voimaan 1.6.2021 asti. Tarkoitus on, että 1.6.2021 tulisi voimaan uudistettu, tämän esityksen mukainen taksamittarisääntely. Tässä esityksessä esitetään, että taksamittarisääntelyä muutettaisiin ja se sisällytettäisiin ajoneuvolain sijaan liikenteen palveluista annetun lain 15 a ja 152 §:ään. Hallituksen esitysten samanaikaisesta käsittelystä joh-

tuen myös tässä esityksessä esitetään kumottavaksi voimassa olevan ajoneuvolain 25 §:n 2 momentti ja 27 a §:n 1 momentin 8 kohta. Taksamittarisääntely on esitetty tulemaan voimaan 1.6.2021, sillä taksialan toimijat tarvitsevat siirtymäajan uuden sääntelyn soveltamiselle ja Liikenne- ja viestintäviraston tulee antaa tarkemmat määräykset taksamittarisääntelystä.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteilla myös neljäs hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, mukaan lukien lakiin tehtävät tekniset muutokset. Esityksellä toteutetaan pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelman tavoitetta edistää liikenteen ja logistiikan digitalisoitumista. Esityksessä ehdotetuilla muutoksilla mahdollistetaan Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevan liikkumisen tietopalvelun hankkiminen Traffic Management Finland Oy:lta. Muutoksella edistetään siirtymää kohti kestäväää ja oikeudenmukaista liikennejärjestelmän digitalisointia. Ehdotetuilla muutoksilla täsmennetään laivaväen pätevyyskseen sekä asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksiin liittyviä säännöksiä. Esityksellä myös selkeytetään valtionavustuksia koskevia säännöksiä ja lisättäisiin toimivaltaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskukselle (KEHA-keskus). Lisäksi esitetään muun muassa täsmennettäväksi viranomaisten hyväksymispäätöksiin liittyvää muutoksenhakumenettelyä sekä selkeytetään säännöksiä, joilla voidaan peruuttaa tai keskeyttää hyväksymispäätöksen alainen toiminta. Koska kyseiset tekniset muutokset on tarkoitus tuoda eduskuntaan samoihin aikoihin kuin tämä hallituksen esitys, tässä hallituksen esityksessä ei pidetty tarkoituksenmukaisena esittää erillistä hallinnollisia seuraamuksia koskevaa sääntelyä pelkästään erityisryhmien kuljettajakoulutusta tai yrittäjäkoulutusta järjestävien koulutusorganisaatioiden toimintaan puuttumismenettelyjen selkeyttämiseksi. Lisäksi muutetaan lain lukunumerointi juokseväksi eduskunnan lausuman edellyttämällä tavalla. Esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle lokakuussa 2020.

Eduskunnan käsiteltäväksi on tulossa myös opetus- ja kulttuuriministeriössä valmisteltu hallituksen esitys laiksi ammatillisesta koulutuksesta annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annetun lain 256 ja 257 §:ää. Muutoksilla täsmennettäisiin säännöksiä, jotka koskevat muutoksenhakua silloin kun perustason ammattipätevyyskoulutus suoritetaan osana ammatillista koulutusta. Esityksessä 256 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi 6 momentti. Tässä esityksessä ehdotetaan muutettavaksi 256 §:n 2 momenttia. Opetus- ja kulttuuriministeriön esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle lokakuussa 2020.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Yhdenvertaisuus (6 §)

Perustuslain 6 §:n mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Yleisellä yhdenvertaisuuslausekkeella ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva pääperiaate, johon sisältyy mielivallan kielto ja vaatimus samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa.⁸⁹ Perustuslakivaliokunta on katsonut, että yleinen yhdenvertaisuuslauseke kohdistuu myös lainsäätäjään, eikä lailla voida asettaa eri ihmisryhmiä toisia edullisempaan tai epäedullisempaan asemaan. Yhdenvertaisuusnäkökohdat tulisi huomioida sääntelyssä aina myönnettäessä lailla etuja tai oikeuksia sekä asetettaessa velvollisuuksia. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin vakiintuneesti todennut, ettei yleisestä yhdenvertaisuusperiaatteesta voi johtaa tiukkoja rajoja lainsäätäjän harkinnalle, kun sääntelyllä pyritään kulloisenkin yhteiskuntakehityksen vaatimaan sääntelyyn. Erottelut eri ihmisryhmien välillä eivät tällöinkään saa olla mielivaltaisia tai johtaa kohtuuttomuuteen. Perustuslakivaliokunnan näkökannan mukaan yhdenvertaisuus koskee lähtökohtaisesti ainoastaan

⁸⁹ HE 309/1993 vp, s. 42

ihmisiä, mutta periaatteella voi kuitenkin olla merkitystä myös oikeushenkilöä koskevan sääntelyn arvioinnissa etenkin silloin, kun sääntelyllä voidaan vaikuttaa välillisesti luonnollisten henkilöiden oikeusasemaan.⁹⁰

Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotetaan säädettäväksi lakisääteisestä, mutta vapaaehtoisesta erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta. Lakisääteisen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen esittämiseen päädyttiin, koska esivalmistelun aikana havaittiin, että kyselytutkimusten mukaan erityisryhmien turvallisuuden tunne olisi heikentynyt liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Ehdotuksen tavoitteena on parantaa muita asiakkaita heikommassa asemassa olevien erityisryhmien turvallisuuden tunnetta. Kuljettajien osaamistason parantumisen odotetaan johtavan myös konkreettisesti erityisryhmien liikenneturvallisuuden parantumiseen. Liikennepalvelulailla kumottiin taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annettu laki (695/2009), johon sisältyi kuljettajan koulutusvelvollisuus.

Koulutus olisi vapaaehtoista. Jos julkiset hankintayksiköt ottavat uuden lakisääteisen koulutusstandardin osaksi kilpailutustensa vaatimuksia, koulutuksesta voi tulla tosiasiallisesti välttämätön etenkin niille kuljettajille, jotka ajavat paljon julkisesti tuettuja kuljetuksia.

Ehdotuksen 26 a §:n 3 momentin mukaan niiden kuljettajien, joilla on ollut voimassa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupa, ja joiden voidaan todentaa osallistuneen kyseisessä laissa tarkoitettuun lakisääteiseen kuljettajakoulutukseen tai jatkokoulutukseen, ei tarvitsisi osallistua uuden koulutuksen teoriaosuuteen. Kyseiset kuljettajat saisivat erityisryhmien kuljettajakoulutuksen koulutustodistuksen osallistumalla erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön opetukseen kokonaisuudessaan. Aikaisemmin voimassa ollut koulutusvelvollisuus sekä pidempään toimineiden kuljettajien kerryttämä työkokemus puolsivat sitä, ettei heiltä vaadittaisi teoriakoulutuksen suorittamista koulutustodistuksen saamiseksi. Poikkeus on pyritty rajaamaan vain niihin kuljettajiin, joiden voidaan todentaa suorittaneen aiemman lain mukaista koulutusta. Vapautus teoriakoulutuksesta ei ole mielivaltainen eikä sitä voida pitää esityksessä vaadittavan 14 tunnin teoriakoulutuksen rajallisen keston vuoksi myöskään kohtuuttomana niiden kuljettajien kannalta, joiden tulee teoriakoulutus suorittaa.

Esityksen 1. lakiehdotuksessa taksiliikenneluvan saamisen edellytyksiin ehdotetaan lisättäväksi vaatimus yrittäjäkokeen hyväksytystä suorittamisesta. Ennen yrittäjäkokeeseen osallistumista henkilön olisi tullut osallistua yrittäjäkoulutukseen kokonaisuudessaan. Esityksessä ehdotetun siirtymäsäännöksen mukaan velvoite yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen suorittamiseen koskisi myös kaikkia niitä taksiliikenneluvan haltijoita tai oikeushenkilön liikenteestä vastaavia henkilöitä, jotka eivät lain voimaantulohekellä täyttäisi a ehdotetun 6 §:n 1 momentin 10 kohdassa tai ehdotetun 6 §:n 2 momentin 8 kohdassa säädettyä luvan myöntämisen edellytystä. Velvoite koskisi siis myös ennen esitetyn muutoksen voimaantuloa jo luvan saaneita toiminnanharjoittajia tai näiden liikenteestä vastaavia henkilöitä. Esityksessä ehdotetaan kuitenkin kahta lievennystä luvan jo saaneille.

Ensinnäkin niiden luvanhaltijoiden tai oikeushenkilön liikenteestä vastaavien henkilöiden, jotka ovat suorittaneet kumotun taksiliikennelain (217/2007) aikaisen yrittäjäkurssin ja kokeen tai jotka ovat muutoin täyttäneet taksiliikennelaisissa säädetyn ammatillisen pätevyyden vaatimuksen kyseisen lain voimassaollessa, ei tarvitsisi suorittaa uutta yrittäjäkoulutusta ja -koetta. Tätä pidetään perusteltuna, koska esivalmistelun aikana suoritetussa markkinan nykytilan arvioinnissa todettiin, että erityisesti liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen markkinoille tulleilla

⁹⁰ Ks. esim. PeVL 11/2012 vp, s. 2

toimijoilla, jotka eivät ole suorittaneet pakollista yrittäjäkoetta ja koulutusta, on havaittu puutteita yrittäjätaidoissa. Taksiliiketoimintaa jo ennen liikennepalvelulain voimaantuloa harjoittaneet ovat suorittaneet liikennepalvelulakia edeltäneen taksiliikennelain (217/2007) lakisääteisen yrittäjäkurssin ja suorittaneet hyväksytysti yrittäjäkokeen. Taksiliikennelain aikainen yrittäjäkurssi oli kestoaltaan 120 tuntia, eli selvästi pidempi kuin nyt ehdotettu yrittäjäkoulutus, jonka vähimmäispituudeksi ehdotetaan 21 tuntia. Vaihtoehtoisesti taksiliikennelain aikana luvan saaneet toiminnanharjoittajat ovat voineet osoittaa osittaisen ammattitaitoedellytysten täyttymisen aikaisemman työkokemuksen taikka laissa määriteltyjen koulutusten suorittamisen kautta. Taksiliikenne laissa tarkoitettua yrittäjäkurssia ei vaadittu, jos hakijalla oli vähintään kahden vuoden käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävistä. Kurssia ei myöskään vaadittu siltä, joka oli suorittanut ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa (631/1998) tarkoitettuun tutkintorakenteeseen sisältyvän kaupallisen, hallinnollisen, teknisen, kuljetusalan tai vastaavan alalle soveltuvan ammatti- tai erikoisammattitutkinnon taikka korkeakoulututkinnon. Lisäksi niiden toiminnan harjoittajien, joilla oli oikeus harjoittaa taksiliikennettä jo lain voimaan tullessa, katsottiin siirtymäsäännöksissä täyttävän laissa säädettyt ammattitaitovaatimukset.

Toiseksi ne luvanhaltijat, tai oikeushenkilön puolesta toimivat liikenteestä vastaavat henkilöt, joiden lupa on myönnetty tai jotka aikaisempi Liikenteen turvallisuusvirasto tai Liikenne- ja viestintävirasto on lupahakemuksen yhteydessä hyväksynyt tehtävään 1.7.2018 – 31.12.2020 välisenä aikana, voisivat täyttää lupaedellytyksen suorittamalla hyväksytysti ainoastaan yrittäjäkokeen ilman pakollista yrittäjäkoulutusta. Liikennepalvelulain aikana luvan saaneiden pakollisella yrittäjäkokeella varmistuttaisiin siitä, että kaikilta luvanhaltijoilta edellytetään perustason yrittäjätaitojen osoittamista riippumatta siitä, milloin he ovat liikenneluvan saaneet.

Esityksen 1 lakiehdotuksessa ehdotetaan myös säädettäväksi poikkeuksesta, jolla koti- ja matkailupalveluyritysten vähäisille ja osana isompaa palvelukokonaisuutta tarjoamille kuljetuksille vaadittavasta taksiliikenneluvasta luovuttaisiin. Ehdotetun poikkeuksen piiriin kuuluva kuljetustoiminta olisi tarkkaan rajattu, eikä sen katsota vastaavan samaan kuljetuspalvelukysyntään varsinaisen taksitoiminnan kanssa. Poikkeuksen piiriin kuuluvia henkilökuljetuksia ei saisi hinnoitella tai tarjota palvelukokonaisuudesta erillisenä. Jos koti- tai matkailupalveluita tarjoava yritys haluaisi tarjota palvelukokonaisuudesta erillistä kuljetuspalvelua, tulisi yrityksen hankkia toiminnalle taksiliikennelupa ja noudattaa taksisääntelyä ilman alakohtaisia poikkeuksia.

Esityksen ei katsota asettavan taksinkuljettajia tai yrityksiä mielivaltaisesti erilaiseen asemaan, eikä esityksestä voida katsoa seuraavaan kohtuuttomia suoria tai epäsuoria seurauksia luonnollisille henkilöille. Esityksen ei katsota olevan ristiriidassa perustuslain yhdenvertaisuussääntelyn kanssa.

Omaisuuksien suoja (15 §)

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Perustuslain takaama omaisuuden suoja tarkoittaa muun ohella sitä, että omistajalla on lähtökohtaisesti valta hallita, käyttää ja hyödyntää omaisuuttaan haluamallaan tavalla sekä määrätä siitä⁹¹. Esitykseen sisältyvä ehdotus, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa enimmäishinnat erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen lisäpalveluille, merkitsee mahdollisuutta rajoittaa omistajan oikeutta määrätä omaisuutensa käytöstä perittävän vastikkeen suuruudesta. Myös velvoite käyttää tiettyä

⁹¹ Ks. esim. PeVL 41/2006 vp, s. 2/II.

hinnoittelurakennetta kadulta tai taksiasemalta otettujen kyytien hinnoittelussa rajoittaa omistajan oikeutta määrittää omaisuutensa käytöstä perittävästä vastikkeesta.

Perustuslakivaliokunta on aikaisemmin arvioinut, että taksiliikenteessä on kysymys erityislaatuista liiketoiminnasta, jossa asiakkaalla ei yleensä ole etukäteen mahdollista valita vapaasti palvelujen tarjoajaa ja tehdä palveluja koskevia hintavertailuja, ja on näillä perusteilla katsonut, että taksiliikenteen palvelujen enimmäishintasääntelylle on olemassa hyväksyttävät perusteet. Perustuslakivaliokunta on myös korostanut, että kuluttajansuojelulliset perusteet ovat erityisen merkittäviä iäkkäiden, vammaisten ja terveydentilansa vuoksi heikommassa asemassa olevien asiakkaiden suojelemiseksi.⁹²

Perusoikeusrajoituksiin sisältyvä oikeasuhtaisuusvaatimus edellyttää, että toimet ovat välttämättömiä, eli niitä voidaan asettaa vain, jos tavoitteita ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvien keinoin. Perustuslakivaliokunnan arvio taksiliikenteen erityislaatuisuudesta koskee erityisesti sellaisia kuljetuksia, jotka otetaan kadulta tai taksiasemalta ja joissa hinta ei ole etukäteen tiedossa. Kaikkien taksimatkojen ei kuitenkaan voida katsoa olevan sellaisia, joissa asiakkaiden mahdollisuudet valita taksi tai tehdä hintavertailuja olisivat heikot. Kuluttajilla on tyypillisesti runsaasti mahdollisuuksia valita palveluntarjoaja ja monet yritykset tarjoavat kiinteähintaisia taksikyytejä, jolloin kuluttajilla voidaan katsoa olevan hyvä neuvotteluasema suhteessa palveluntarjoajiin. Tästä syystä on katsottu välttämättömäksi rajata enimmäishintasääntely sellaisiin palveluihin, joissa kuluttajansuojan tarve on perustellusti tavanomaista korkeampi, ja muissa palveluissa kuluttajan asemaa pyritään turvaamaan vähemmän perusoikeuksiin puuttuvalla tavalla.

Tähän hallituksen esitykseen sisältyvällä lakiehdotuksella rajattaisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus asettaa enimmäishinnat erityisen kuluttajansuojan tarpeessa oleville tarjottujen palvelujen tarjoamiseen. Esityksellä pyritään turvaamaan erityisryhmiin kuuluvien henkilöiden yhdenvertaisia mahdollisuuksia liikua. Näiden ryhmien liikkumismahdollisuuksien turvaaminen on erityisen tärkeää, sillä heillä ei useinkaan ole yhtäläisiä mahdollisuuksia liikua esimerkiksi kävellen tai omalla autolla. Myös joukkoliikenteen palvelujen käyttö voi olla osalle erityisryhmiin kuuluvista haasteellista. Lievempiä keinoja, kuten hintainformaation lisäämiseen tähtääviä hintatarroja, ei voida pitää riittävinä suhteessa tavoitteeseen turvata erityisryhmien yhdenvertaiset liikkumismahdollisuudet, koska monet erityisryhmiin kuuluvat eivät hyödy hintainformaatiosta esimerkiksi heikentyneen näkökykynsä vuoksi. Erityisryhmille suunnattujen palvelujen tarjonta on myös vähäisempää, jolloin uhka siitä, että tällaisten palvelujen hinnat nousevat kilpailun puutteen vuoksi, on suurempi kuin muissa taksipalveluissa. Uhka koskee erityisesti sellaisia lisäpalveluja, jotka edellyttävät erillisiä laiteinvestointeja ja joissa sitä kautta on vähemmän tarjontaa ja toimijoiden välistä kilpailua. Tästä syystä katsotaan, että erityisryhmille suunnattujen lisäpalvelujen enimmäishintasääntelylle on edelleen olemassa hyväksyttävät perusteet.

Kuluttajansuojan tarve voi olla suurempi myös sellaisissa taksipalveluissa, joissa hinta määräytyy vasta matkan aikana. Tällaisissa kyydeissä on tärkeää, että kuluttaja saa riittävät tiedot matkan hinnasta ennen matkan alkua. Tästä syystä velvoitteita tarjota hintainformaatiota, käyttää säänneltyä hinnoittelurakennetta ja sopia poikkeuksellisen korkeista hinnoista voidaan pitää tarpeellisena kuluttajan aseman turvaamiseksi. Näiden velvoitteiden voidaan katsoa merkittävällä tavalla lisäävän kuluttajien mahdollisuuksia arvioida palvelun hintaa etukäteen ja vähentävän

⁹² PeVL 31/2006 vp, s. 4; PeVL 46/2016 vp, s. 4.

ryöstöhinnoittelun riskiä. Tästä syystä voimakkaammin perusoikeuksiin puuttuvia sääntelykeinoja, kuten enimmäishintasääntelyä ei voida pitää välttämättöminä.

Taksiliikenteen palvelujen enimmäishintojen osalta perustuslakivaliokunta on katsonut, että elinkeinonharjoittajan näkökulmasta olennaista on, että kuluttajahintojen tulee olla kustannussuuntautuneita siten, että niihin sisältyy kohtuullinen voitto. Perustuslakivaliokunta on myös kiinnittänyt huomiota siihen, että enimmäishintaa olisi tarkasteltava riittävän usein, jottei kustannusten mahdollinen kohoaminen vaikuta kohtuuttomasti liikenteenharjoittajan tulokseen.⁹³ Esitetyn liikennepalvelulain 152 §:n 5 momentin mukaan enimmäishintasääntelyn tarvetta arvioitaessa Liikenne- ja viestintäviraston tulisi ottaa huomioon tehokkaan toimijan kustannukset palvelun tuottamisesta. Mahdollisten enimmäishintojen tulisi olla kustannussuuntautuneita ja sisältää kohtuullisen tuotto. Enimmäishinta voitaisiin asettaa enintään vuodeksi kerrallaan, jotteivät kustannuksissa tapahtuvat muutokset kohtuuttomasti heikentäisi palvelun tuottamisen kannattavuutta. Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava vuosittain myös sellaisen esimerkiksi matkan hinnan tasoa, jonka jälkeen hinnasta olisi sovittava nimenomaisesti.

Oikeus työhön ja elinkeinovapaus (18 §)

Esitystä tulee tarkastella myös siitä näkökulmasta, miten se turvaa ihmisten oikeuden työhön ja elinkeinon harjoittamiseen. Perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvataan jokaiselle oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Vaatimus viranomaisen myöntämästä luvasta työn, ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen merkitsee rajoitusta elinkeinovapauteen, jolloin lupavaatimusten tulee täyttää perusoikeuksien yleiset rajoitus-edellytykset. Elinkeinovapauden rajoituksista on säädettävä laissa ja rajoitusten on oltava täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten tulee ilmetä laista.⁹⁴

Perustuslakivaliokunta on katsonut taksiliikennelaista ja liikennepalvelulaista antamissaan lausunnoissa, että taksitoiminnalla on tärkeä asema osana julkisen liikenteen järjestelmää, ja että taksiliikenteellä on myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta toteuttava merkitys erityisesti erityisryhmille, kuten vammaisille ja liikuntarajoitteisille. Tästä syystä esimerkiksi matkustajaturvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen liittyvät lupaehdot voivat muodostaa hyväksyttävän perusteen elinkeinovapauteen puuttumiselle. Elinkeinovapaus ei siten ole muodostanut estettä taksiliiketoiminnan tai taksinkuljettajana toimimisen luvanvaraisuudelle.⁹⁵

Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotetaan täsmennettäväksi, että sakkorekisteristä ilmenevät laissa määritellyt teot estäisivät ajoluvan myöntämisen ajolupahakemuksen ratkaisemispäivää edeltävän kolmen vuoden ajalta. Liikenne- ja viestintäviraston tulkin mukaan laissa määritellyt sakkorekisteristä ilmenevät teot tulisi huomioida, samoin kuin rikosrekisteristä ilmenevät teot, ajoluvan hakemista edeltävän viiden vuoden ajalta. Karenssiaikaan liittyvä elinkeinovapauden rajoitus siten muodollisesti lievenisi nykyisestä. Myös karenssiajan laskutavan täsmen-täminen siten, että määräaika lasketaan luvan ajoluvan hakemisen sijaan lupahakemuksen ratkaisupäivästä taaksepäin lieventää lain sanamuotoa elinkeinovapauden kannalta myönteisesti.

⁹³ PeVL 46/2016 vp, s. 4–5.

⁹⁴ Ks. esim. PeVL 46/2016 vp, s. 3.

⁹⁵ PeVL 46/2016 vp, s. 3 ja PeVL 31/2006 vp, s. 2

Ehdotuksessa tarkennettaisiin vain ajoluvan myöntämiseen liittyvän karenssiajan pituutta eikä puututtaisi ajoluvan myöntämisen esteenä oleviin rikkomuksiin. Ehdotus täsmentäisi lainsäädäntöä vastaamaan valvovien viranomaisten sakkorekisteristä saamia tietoja ja tosiasiallista valvontakäytäntöä myös karenssiajan laskemisen osalta.

Lainrikkomuksiin perustuva karenssiaika ajoluvan myöntämiselle rajoittaa perustuslain 18 §:n turvaamaa elinkeinovapautta pelkkää lupavaatimusta enemmän. Lievempiin rikkomuksiin sovellettavan karenssiajan lyhentäminen on perusoikeusrajoituksen suhteellisuusvaatimuksen ja välttämättömyyden näkökulmasta tarpeellista ja vähentää lupavaatimuksen elinkeinovapautta rajoittavaa vaikutusta ilman, että sillä arvioidaan vielä olevan merkittävää vaikutusta rajoitusperusteen taustalla olevaan liikenneturvallisuusintressiin.

Korkein hallinto-oikeus katsoi vuosikirjapäätöksessään KHO:2018:85, joka koski rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettua kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta ja sen vaikutusta hakijan ajoluvan myöntämiseen, että jo kolmea vuotta lyhyempi karenssiaika voi lievissä ajo-oikeuden rikkomustilanteissa olla ristiriidassa perusoikeusrajoitukselle asetetun suhteellisuus- ja välttämättömyysvaatimuksen kanssa. Arviossaan tuomioistuin kiinnitti huomiota myös siihen, että viranomaisella ei ole luvan myöntämisvaiheessa harkintavaltaa. Korkeimman hallinto-oikeuden käsittelemä tapaus oli teonkvaltaan hyvin lievä, mutta poliisi oli kuitenkin määrännyt siitä sakon.

Karenssiajan täsmentäminen sakkorekisteristä tosiasiallisesti saatavien tietojen pituutta vastaavaksi on kuitenkin ehdotuksessa katsottu myös ajo-oikeudetta ajamisen osalta edelleen perustelluksi, vaikka se ei välttämättä ratkaise perusoikeuden rajoittamiseen liittyviä haasteita kaikkien lievimpien yksittäistapausten osalta. Elinkeinovapautta rajoittavilla ajolupavaatimuksilla pyritään lisäämään matkustajaturvallisuutta ja liikenneturvallisuutta. Lupavaatimusten keventämiseen on esityksessä suhtauduttu pidättyvästi, sillä lakiehdotuksen yhtenä tavoitteena on nimenomaan taksipalvelujen turvallisuuden ja toiminnan luotettavuuden parantaminen. Ajo-oikeudetta ajamisen tunnusmerkit täyttyvät hyvin erilaisista ja eritasoisista teoista. Jos karenssiaikaa lyhennettäisiin ehdotettua enemmän hyvin lievien tekumuotojen vuoksi, lupa tulisi melko usein myöntää myös selkeää piittaamattomuutta osoittaneissa tilanteissa, kuten rikottaessa poliisin asettamaa ajokieltoa. Ajo-oikeusrikkomuksiin liittyvää kolmen vuoden karenssiaikaa voidaan pitää elinkeinonharjoittamisen vapauden näkökulmasta perusteltuna, sillä sen voidaan arvioida parantavan matkustajaturvallisuutta.

Yksittäisten tekojen vakavuuden arvioiminen edellyttäisi sitä, että ajo-oikeusrikkomus ei olisi ajoluvan myöntämisen ehdoton este, vaan edellyttäisi viranomaisen harkintaa. Liikenteen palveluista annetun lain 25 §:n 4 momentissa viranomaisen harkintavalta on ajo-oikeudetta ajamisen osalta määritelty eri tavalla kuin tiettyjen muiden sakkorekisteristä ilmenevien rikkomusten osalta.

Lupaviranomaisten on jälkikäteen hyvin vaikea arvioida sakkorekisteristä ilmenevän ajo-oikeudetta ajamisen törkeysastetta ja kohdella luvanhakijoita tasapuolisesti. Sakkorekisteristä ilmenevät tiedot rikkomuksen yksityiskohdista ovat suppeita eivätkä esimerkiksi sakkomäärät välttämättä ole vertailukelpoisia teon vakavuuden mittareita vaikkapa tilanteessa, jossa sakkoja on annettu useammasta rikkomuksesta. Arviointi tapahtuisi siten pitkälti hakijan kertomuksen perusteella. Lupaviranomaisen arvion mukaan työlääseen tapauskohtaiseen harkintaan tarvittavat resurssit hidastaisivat kaikkien ajolupien myöntämistä, mikä voisi käytännössä rajoittaa ajolupaa hakevien elinkeinovapautta enemmän kuin ajo-oikeudetta ajamiseen liittyvä kolmen vuoden karenssiaika luvan myöntämiselle. Luvan myöntämisperusteiden täsmällisyyden on arvioitu turvaavan tehokkaan lupaprosessin ja elinkeinovapauden rajoittamisen suhteellisuuden ja yhdenvertaisuuden toteutumisen kokonaisuutena parhaalla tavalla.

Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotetaan, että taksiliikenneluvan saamisen edellytykseksi palautettaisiin yrittäjäkoulutuksen suorittaminen. Vastaava vaatimus sisältyi kumottuun taksiliikennelakiin. Yrittäjäkoulutusvaatimus sisältäisi sekä teoriaopetusta että yrittäjäkokeen. Muutos koskisi kaikkia, jotka saavat ensimmäisen taksiliikenneluvan 1.1.2021 jälkeen sekä niitä luvanhaltijoita, jotka ovat saaneet ensimmäisen taksiliikennelupansa 1.7.2018–31.12.2020 välisenä aikana, eivätkä siten ole saaneet kumotun taksiliikennelain aikaista pakollista yrittäjäkoulutusta.

Perustuslakivaliokunta on sääntelyn sisällön osalta pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta.⁹⁶ Valiokunta on toisaalta katsonut, ettei toimiluvan pysyvyys nauti sellaisenaan suojaa lainsäätäjän toimia kohtaan ja toimilupiin mahdollisesti kohdistuvat rajoitukset voivat johtua perusoikeuksien suojasta. Toimiluvan haltijan olisi voitava kuitenkin luottaa lupaehtojen pysyvyyteen sellaista muuttamista vastaan, joka ei perustu toimiluvan myöntämisen jälkeen sattuneeseen erityiseen syyhyn tai tapahtuneeseen yleisempään kehitykseen. Luvan myöntämisen jälkeen ilmenneen tekijän tulisi myös olla merkitykseltään olennainen verrattuna niihin olosuhteisiin, joiden vallitessa alkuperäinen toimilupa on myönnetty.⁹⁷ Viranomaiselle on voitu tietyissä tapauksissa säätää toimivalta muuttaa elinkeinolupaa ja sen ehtoja, kunhan muutokset ovat välttämättömiä toiminnan edellytyksissä tapahtuneiden olennaisten muutosten johdosta.⁹⁸

Yrittäjäkoulutuksen tavoitteena on parantaa taksinkuljettajien taloushallinto- ja liiketoimintaosaamista, joiden on esivalmistelussa suoritetun arvioinnin perusteella katsottu heikentyneen pakollisen yrittäjäkoulutuksen poistumisen myötä. Verohallinto on arvioinut, että liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen alalle tulleet toiminnanharjoittajat eivät ole tietoisia kaikista yritystoimintaan liittyvistä julkisista velvoitteista, kuten veroista ja eläkkeistä, mikä on saattanut kasvattaa taksitoimialan verovajetta. Toimenpiteen tarkoituksena on vähentää riskiä verovelvoitteiden laiminlyönnistä ja sitä pidetään perusteltuna harmaan talouden torjuntaan liittyvän yhteiskunnallisen intressin vuoksi. Taksitoiminnalla on Suomessa tärkeä yhteiskunnallinen asema osana julkisen liikenteen järjestelmää ja luotettavat ja turvalliset taksipalvelut turvaavat myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta. Pakollisella yrittäjäkoulutuksella, joka parantaa taksiliikenneluvan haltijoiden toimintaedellytyksiä ja ammattiosaamista, arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia myös kuluttajien kokemukseen palveluiden luotettavuudesta, turvallisuudesta ja laadusta. Toimenpiteellä voidaan katsoa olevan positiivinen vaikutus myös kuluttajansuojaan. Yrittäjäkoulutusvaatimusta pidetään perusteltuna myös siitä syystä, että yritystoimintaan liittyvän ammattitaidon osoittaminen kuuluu myös muun tieliikenteen lupaedellytyksiin. Esimerkiksi henkilöliikenneluvan saaminen edellyttää liikenneyrittäjätutkinnon suorittamista.

Yrittäjäkoulutusvaatimuksen ulottamista myös niihin liikennepalvelulain aikana luvan saaneisiin toiminnanharjoittajiin, jotka eivät ole suorittaneet pakollista yrittäjäkoulutusta, pidetään perusteltuna, koska toimenpiteellä ei uskota muuten saavutettavan sille asetettuja tavoitteita. Esiitetyn siirtymäsäännöksen tarkoituksena olisi erityisesti varmistaa, että yrittäjäkoulutusvaatimus vaikuttaisi niihin toiminnanharjoittajiin, jotka eivät ole saaneet aikaisemman lain mukaista pakollista yrittäjäkoulutusta. Taksiliikennelupa on voimassa kymmenen vuotta myöntämispäivämäärästä, minkä vuoksi yrittäjäkoulutusvaatimuksen ulottaminen vasta luvan uusimisen ajankohtaan ei parantaisi jo alalla olevien, yrittäjäkoulutusta käymättömien toimijoiden osaamista lähivuosina. Velvoitteen ulottaminen uusien luvanhakijoiden ohella myös liikennepalvelulain

⁹⁶ PeVL 46/2016 vp, s 3 PeVL 17/2009 vp, s. 2/II

⁹⁷ PeVL 9/2013 vp, s 2 ja PeVL 19/1998 vp, s. 8

⁹⁸ PeVL 36/2004 vp, s. 2

voimaantulon jälkeen alalle tullessiin toiminnanharjoittajiin saattaisi vanhat ja uudet toiminnanharjoittajat näiden velvoitteiden osalta samaan asemaan perustuslain yhdenvertaisuussäännöksen mukaisesti. Muutoksen myötä kaikkien luvanhaltijoiden olisi edellytetty hankkineen laissa määriteltyä yrittäjäkoulutusta, ellei heihin ole soveltunut jokin kumotun taksiliikennelain mukainen poikkeusperuste tai siirtymäsäännös. Liikenne- ja viestintäviraston karkean arvion mukaan taksiliikennelain voimassaolon aikana tällaisia toimijoita on ollut pieni määrä, ehkä 5 – 10 % kaikista myönnettyistä luvista. Siirtymäsäännöksessä esitetään, että niiden toimijoiden, jotka ovat saaneet taksiliikenneluvan 1.7.2018–31.12.2020 välisenä ajanjaksona, tulisi luvan voimassa olon varmistamiseen suorittaa yrittäjäkoe. Kyseiset toimijat olisivat siis vapautettuja yrittäjäkoulutuksen teoriaosuudesta, johon osallistumista ehdotetaan yrittäjäkokeeseen osallistumisen edellytykseksi. Yrittäjäkokeen suorittamiseen annettaisiin vuoden siirtymäaika, jota voidaan pitää kohtuullisena aikana kokeen suorittamisvelvoitteeseen varautumiseen. Lakimuutoksen voimaantulon jälkeen alalle tulleiden uusien luvanhakijoiden tulisi sekä osallistua koulutukseen että suorittaa koe hyväksytysti.

Yrittäjäkoulutusvaatimuksen katsotaan edellä esitetyn perusteella olevan elinkeinovapauden näkökulmasta oikeasuhtainen ja hyväksyttävä.

Esityksen 1. lakiehdotukseen sisältyy esitys vapaaehtoisesta erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta. Lakisääteisellä kuljettajakoulutuksella vastattaisiin lakimuutoksen esivalmistelun aikana tunnistettuun liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen heikentyneeseen erityisryhmien turvallisuuden tunteeseen. Vaikka kyse on vapaaehtoisesta koulutuksesta, eikä pakollisesta luvan saamisen edellytyksestä, on esityksen yhtenä tavoitteena, että julkiset hankintayksiköt pystyisivät käyttämään uutta lakisääteistä koulutusstandardia osana kilpailutustensa laatuvaatimuksia. Jos hankintayksiköt päätyvät ottamaan koulutusstandardin osaksi laatuvaatimuksia, on mahdollista, että kuljettajakoulutuksen käymisestä tulee tosiasiallisesti välttämätöntä erityisesti niille kuljettajille, jotka suorittavat ajoja alueilla, joissa julkisesti hankitut kuljetukset muodostavat valtaosan päivittäisistä ajoista. Esitetyn lakisääteisen koulutuksen tavoitteena on parantaa erityisryhmien, kuten toiminta- ja liikuntarajoitteisten henkilöiden, kokemaa turvallisuuden tunnetta sekä konkreettista liikenneturvallisuutta ja siten edistää perustuslain 9 §:n liikkumisvapautta. Esitetyn koulutuksen vapaaehtoisuudella pyritään siihen, että varsinkin erityisryhmien kanssa toimivat kuljettajat hakeutuisivat koulutukseen, kun taas vähemmän erityisryhmien kanssa toimivien ei olisi välttämätöntä suorittaa koulutusta. Ehdotuksen katsotaan edellä mainituin perustein olevan perustuslain näkökulmasta ongelmaton.

Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotetaan myös, että taksiliikennelupa voitaisiin jatkossa myöntää vasta sen jälkeen, kun henkilölle on annettu Y-tunnus. Tällä hetkellä lupa voidaan myöntää jo ennen Y-tunnuksen saamista. Ehdotuksen ei katsota olevan ongelmallinen elinkeinovapauden näkökulmasta, koska elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 7 §:n 1 momentin mukaan luvanvaraista elinkeinoa harjoittava henkilö on tälläkin hetkellä velvollinen tekemään ennen toiminnan alkamista kaupparekisterilaissa säädetyn perusilmoituksen, jolloin hän saa Y-tunnuksen. Taksiliikenneluvan myöntämiselle asetettava uusi edellytys on kuvattu säännöksessä tarkkarajaisesti ja täsmällisesti sekä luvan saannin ennakoitavuuden kannalta yksiselitteisesti. Viranomaisen harkintavalta luvan myöntämiselle on rajattu lain 6 §:ssä määriteltyihin edellytyksiin. Luonnolliselle henkilölle asetettava vaatimus Y-tunnuksen hankkimisesta ennen taksiliikenneluvan myöntämistä ei siten luo uutta rajoitetta elinkeinovapaudelle, koska rekisteröitymisvelvollisuus on olemassa jo nyky sääntelyn mukaan. Ehdotuksen katsotaan olevan perustuslain näkökulmasta ongelmaton.

Esityksen 1. lakiehdotukseen sisältyisi myös säännöksiä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaadittavasta Liikenne- ja viestintäviraston

hyväksynnästä. Koulutusta tarjoavien organisaatioiden olisi haettava Liikenne- ja viestintävirastolta hyväksyntää ennen hyväksymistä edellyttävän koulutustoiminnan aloittamista. Perustuslakivaliokunta on aiemmin katsonut, ettei tämän tapainen hyväksymismenettely rinnastu esimerkiksi rekisteröintimenettelyn tavoin elinkeinovapauden rajoittamiseen, jos se ei itsessään rajoita palvelujen tarjoamista⁹⁹. Liikennepalvelulakiin ehdotettu lisäys koulutusorganisaatioilta vaadittavasta hyväksynnästä ei aseta rajoitteita koulutuksen tai taksitoimintaan liittyvän koulutuksen tarjoamiseen. Hyväksyntä tarvittaisiin vain, jos koulutusorganisaatio haluaa tarjota liikennepalvelulaissa määriteltyjä koulutuskokonaisuuksia (1. lakiehdotuksen 6 a ja 26 a §). Hyväksymismenettelyn ei siten voida katsoa rajoittavan koulutusorganisaatioiden elinkeinovapautta.

Lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §)

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Erityisillä syillä voidaan tarkoittaa esimerkiksi sitä, että sääntely on teknistä tai vähäisiä yksityiskohtia koskevaa, ja johon liittyy ainoastaan vähäistä harkintavallan käyttöä. Myös poikkeuksellisen usein muutettava sääntely voi muodostaa 2 momentissa tarkoitetun erityisen syyn.¹⁰⁰ Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muulle viranomaiselle annettavan määräyksenantovaltuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Rajauksella voidaan tarkoittaa esimerkiksi ajallista tai asiallista rajausta.

Tässä esityksessä ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle useita määräyksenantovaltuuksia. Esityksen 1. lakiehdotuksen 6 a §:n 5 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksen vrittäjäkoulutuksen vrittäjäkurssin ja -kokeen sisällöstä, toteutuksesta ja kokeen arvosteluperusteista. Yrittäjäkoulutuksen sisällöstä säädettäisiin kuitenkin ehdotetun lain 6 a §:ssä ja viraston harkintavalta rajautuisi tätä yksityiskohtaisempien seikkoihin määrittelyyn. Yrittäjäkoulutuksen tarkkojen yksityiskohtien määrittely vaatii teknistä ja pedagogista asiantuntemusta, minkä vuoksi asiasta on katsottu tarkoituksenmukaiseksi antaa määräyksenantovaltuus virastolle, jolla on asiantuntemusta kyseisissä asioissa. Määräyksenantovaltuus mahdollistaa myös vrittäjäkoulutusten tarkempien reunaehtojen päivittämisen nopeasti, mikä voi olla tarpeellista huomioiden toimialan ja sen vaatimusten nopea kehittyminen.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 15 a §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset muusta laitteesta ja järjestelmästä, jolla kerätään pykälän 1 momentissa tarkoitetut tiedot. Tarkemmat määräykset koskisivat laitteiden ja järjestelmien teknisiä yksityiskohtia, ja tehtävä on tästä syystä perusteltua antaa teknistä asiantuntemusta omaavan viranomaisen tehtäväksi. Myös laitteiden ja teknologioiden nopea kehitys perustelee sitä, että niiden teknisiä ominaisuuksia säännellään viraston määräyksellä. Liikenne- ja viestintävirastolla on valtuus antaa vastaavia määräyksiä myös voimassa olevan lainsäädännön nojalla.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 25 a §:n 2 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräyksen taksinkuljettajan kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Lain 25 §:än sisältö on tällä hetkellä taksinkuljettajan koetta koskeva Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus, jonka mukaan virasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista. Lakiehdotus ei toisi merkittävää uudistusta nykytilaan. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa jo tällä hetkellä kokeen järjestämisestä koskevasta ohjeistuksesta.

⁹⁹ PeVL 17/2009 vp, s. 2/II.

¹⁰⁰ Ks. HE 1/1998 vp, s. 133/II.

Määräyksenantovaltuuden muutoksen yhteydessä esityksessä ehdotetaan huomattavaa tarkennusta laissa säädettyyn taksinkuljettajan kokeen määritelmään ja sen vähimmäissisältöön. Mahdollisuus kokeeseen ilmoittautumisesta määrittämiseen mahdollistaisi sen, että virastolla olisi mahdollisuus velvoittaa palveluntarjoajaa hyödyntämään esimerkiksi digitaalisia ratkaisuja, mikä voisi helpottaa taksinkuljettajakokelaiden alalle tuloa. Huomioiden edellä mainitun lakitasoisen tarkennuksen määräyksenantovaltuuden ei katsota lisäävän Liikenne- ja viestintäviraston harkintavaltaa taksinkuljettajan kokeen määrittelyn osalta.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 26 a §:ssä säädettäisiin taksiliikenteen eritvisryhmien kuljettajakoulutuksesta. Pykälän 4 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkentavia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta. Koulutuksen sisällöstä säädettäisiin tarkasti pykälän 2 momentissa. Tämän vuoksi Liikenne- ja viestintävirastolle ei annettaisi laajaa harkintavaltaa määrätä koulutuksen sisällöstä. Koulutussisällön järjestämiseen ja sisältöön liittyvä kuitenkin paljon teknisiä ja svällisempää asiantuntemusta vaativia yksityiskohtia, jotka saattavat edellyttää päivittämistä tasaisin väliajoin.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 35 b §:ssä säädettäisiin erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaadittavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän hakemisesta ja koulutusohjelman vahvistamisesta. Pykälän 5 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä hyväksynnän hakemisesta ja myöntämisessä noudatettavasta menettelystä, koulutusohjelman vahvistamista sekä koulutusohjelman valvonnan kannalta tarpeellisista opetuksen käytännön järjestämiseen, opetustiloihin, opetuskalustoon, opetusvälineisiin ja oppilasryhmäkokoon liittyvistä ehdoista. Määräyksenantovaltuuden laajuus on määriteltävä tarkasti momentissa, eikä se iätä Liikenne- ja viestintävirastolle laajaa harkintavaltaa määräyksen sisällöstä. Hyväksynnän hakemiseen ja koulutuksen järjestämiseen liittyvä paljon tarkkoja yksityiskohtia, joista on katsottu olevan tarkoituksenmukaista antaa viranomaisen määräyksiä. Liikenne- ja viestintäviraston henkilöstöllä on kattavaa teknistä asiantuntemusta koulutusten järjestämiseen liittyvistä edellytyksistä, mistä syystä on tarkoituksenmukaista antaa määräyksenantovaltuus yksityiskohdista virastolle.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 36 a §:ssä säädettäisiin taksiliikenteen hyväksytyn koulutusorganisaation opetushenkilöstöstä ja välineistä. Pykälän 4 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä koulutuksesta vastaavan henkilön sekä koulutuksissa käytettävän opetushenkilöstön kelpoisuusvaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirastolla on kattava tekninen ja pedagoginen asiantuntemus liikennesektorin koulutusvaatimuksista sekä koulutukseen vaadittavasta pätevyydestä, mistä syystä on tarkoituksenmukaista antaa määräyksenantovaltuus yksityiskohdista virastolle.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 152 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset hinnan määrittämisessä käytettävästä taksamittarista. Tarkemmat määräykset koskisivat taksamittareiden teknisiä yksityiskohtia, ja tehtävä on tästä syystä perusteltua antaa teknistä asiantuntemusta omaavan viranomaisen tehtäväksi. Liikenne- ja viestintävirastolla on valtuus antaa vastaavia määräyksiä myös voimassa olevan lainsäädännön nojalla.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 152 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä taksiliikenteen palvelujen hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta. Määräyksenantovaltuus koskee ilmoittamistavan ja esilläpidon teknisiä yksityiskohtia, eikä sisällä laajaa harkintavaltaa. Esityksen 1. lakiehdotuksen 152 §:n 6 momenttiin ja 179 §:n 4 momenttiin sisältyvät valtuudet koskisivat tietojen toimittamista koskevia tarkempia määräyksiä. Määräyksillä säädettäisiin tietojen tarkemmasta sisällöstä, toimitustavoista ja toimitusajoista, joten ne ovat luonteeltaan teknisiä ja vähäisiä yksityiskohtia koskevia. Vähäisiä teknisiä yksityiskohtia sisältävien oikeussääntöjen antaminen on

tarkoituksenmukaista antaa teknistä asiantuntemusta omaavan Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 152 §:n 4 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaisi määräyksen sellaisesta taksipalvelun esimerkkimatkan hinnasta, jonka ylittyessä taksimatkan hinnasta olisi sovittava nimenomaisesti. Samaisen pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa enimmäishinnat erityisryhmille suunnatulle taksiliikenteen lisäpalveluille, jos niiden kehitys osoittaa, etteivät lisäpalveluista markkinoilla perittävät hinnat ole kohtuullisia. Esimerkkimatkan hintaan ja enimmäishintoihin liittyvien määrävsten antaminen edellyttää jatkuvaa markkinatilanteen seuraamista ja määrävksiä on voitava muuttaa nopealla aikataululla markkinatilanteen muuttuessa. Tämä perustelee määräyksenantovallan antamista markkinaseurantaa tekeväälle Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintäviraston olisi tarkasteltava määriteltävä esimerkkimatkan hintaa ja lisäpalvelujen hintakehitystä vuosittain. Enimmäishinnan virasto voisi asettaa vain vuodeksi kerrallaan, joten se olisi ajallisesti rajattu. Virasto voisi asettaa enimmäishinnan, jos markkinakehitys osoittaa, etteivät lisäpalveluista perityt hinnat ole kohtuullisia, ottaen huomioon tehokkaan toimijan kustannukset palvelun tuottamisesta. Enimmäishintoja määritettäessä viraston tulisi varmistua siitä, että enimmäishinta on kustannussuuntautunut, ja että se sisältää kohtuullisen tuoton. Liikenne- ja viestintävirastolle ei siten jäisi laajaa harkintavaltaa enimmäishintasääntelyn asettamisen tai sen suuruuden osalta. Esitetyillä muutoksilla pyritään korjaamaan nykviseen sääntelyyn sisältyviä ongelmia siitä, että Liikenne- ja viestintävirastolle on jäänyt varsin laaja harkintavalta sen suhteen, asetetaanko taksiliikenteen palveluille enimmäishintoja vai ei.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 246 a §:ssä säädettäisiin toiminnasta taksinkulijettajan kokeessa ja yrittäjäkokeessa havaituissa vilppitapauksissa. Pykälän 3 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa. Pykälän 1 momentin mukaan vilpiksi katsottaisiin epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta. Pykälän perusteluissa on annettu esimerkkejä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta. Valmistelun aikana katsottiin välttämättömäksi ehdottaa säädettäväksi vilpin määritelmästä laissa melko yleisluonteisesti, koska vilpin konkreettiset tekotavat ovat luonteeltaan hyvin moninaisia ja jatkuvasti muuttuvia. Vilpin ja sen tekotapojen yksityiskohtaisempi määrittely on tarkoituksenmukaista jättää määräystasolle, jotta viranomaisella on mahdollisuus tämentää sääntelyä nopeasti, jos koetilanteissa huomataan, että sääntely ei ole riittävän kattavaa tai yksityiskohtaista. Valtuus antaa tarkempia määräyksiä vilpin todentamisesta, vilppiyityksistä sekä menettelystä vilppitapauksissa katsottiin tärkeäksi, koska on todennäköistä, että erilaisten vilppikeinojen laaja ja jatkuvasti kehittyvä kirjo, mukaan lukien erilaisten teknologisten apuvälineiden käyttö, edellyttää sääntelyn tarkistamista säännöllisin väliajoin. Määräyksenantovaltuus vilppitapauksia koskevista menettelytavoista on luonteeltaan vähäisiä yksityiskohtia koskevaa eikä anna viranomaiselle merkittävää hankintavaltaa.

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Perustuslain esitöiden mukaan ”julkisella hallintotehtävällä viitataan tässä yhteydessä verraten laajaan hallinnollisten tehtävien kokonaisuuteen, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä

yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä¹⁰¹.

Esityksessä liikennepalvelulakiin ehdotetaan lisättäväksi säännökset erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta (26 a §) sekä yrittäjäkoulutuksesta (6 a §). Edellä mainittujen koulutusten järjestämiseen vaadittaisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä, jonka saamisen edellytyksistä säädettäisiin uudessa 35 a §:ssä. Hyväksyttyjen koulutuksen järjestäjien velvollisuuksista säädettäisiin uudessa 36 b §:ssä ja valvonnasta uudessa 193 a §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto saisi myös määrätä hyväksynnän saaneille koulutusorganisaatioille hallinnollisia seuraamuksia.

Yrittäjäkoulutusta ja –koetta ehdotetaan taksiliikenneluvan saamisen edellytykseksi, minkä vuoksi koulutuksen antamista ja kokeen järjestämistä voidaan pitää julkisen hallintotehtävän hoitamisena. Erityisryhmien kuljettajakoulutusta ehdotetaan vapaaehtoiseksi lisäkoulutukseksi. Mikäli julkiset hankintayksiköt, kuten kunnat ja Kela, ryhtyvät hyödyntämään koulutusta omissa hankinnoissaan, on mahdollista, että kuljettajakoulutus muodostuu tosiasiallisesti välttämättömäksi niille kuljettajille, jotka ajavat julkisesti hankittuja kyytejä. Tästä syystä myös kyseisen koulutuksen järjestämistä voidaan pitää julkisen hallintotehtävän hoitamisena.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä yrittäjäkoulutuksen ja –kokeen järjestäminen yksityisten koulutusorganisaatioiden toimesta nähdään tarkoituksenmukaiseksi ratkaisuksi, koska esimerkiksi tieliikenteen ammattipätevyyskoulutusta antavat tälläkin hetkellä siihen hyväksytyt koulutuskeskukset. Lisäksi taksitoimialalla on aiempaa kokemusta kuljettajakoulutusten järjestämisestä sekä teknistä asiantuntemusta esimerkiksi erityisryhmien kanssa toimimisen vaatimuksista. Esimerkiksi välityspalvelukeskukset tarjoavat välityspalveluun liittyville kuljettajille koulutusta erityisryhmien kanssa toimimisesta. Markkinoilla on lisäksi markkinaehtoisesti järjestettyjä yrittäjäkoulutuksia. Yksityisillä toimijoilla on siis koulutuksen vaatimaa osaamista ja asiantuntemusta. Tämän lisäksi koulutusta ei välttämättä pystyttäisi järjestämään viranomaisveitoisesti nopeasti ja riittävässä määrin odotettavan suuren kysynnän vuoksi. Esityksessä koulutuksen sisältö sekä kouluttajia koskevat vaatimukset määriteltäisiin tarkasti laissa ja viranomaisien määräyksissä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi koulutustoiminnan ja yrittäjäkokeen järjestämisen valvonnasta. Koulutuksen suorittaneiden tiedot tulisi toimittaa laissa säädetyn mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolle, josta niitä voitaisiin luovuttaa laissa määritellyllä tavalla. Koulutusten järjestäjien antamiin päätöksiin voisi hakea muutosta. Tämä varmistettaisiin tämän lain 256 §:n 2 momenttiin esitettävällä muutoksella. Kyseiseen momenttiin ehdotetaan muutosta siten, että henkilöluvan tai taksiliikenneluvan hakija tai haltija tai taksiliikenneluvan liikenteestä vastaava henkilö voisi vaatia oikaisua 35 a §:ssä tarkoitettujen, Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän saaneiden koulutusorganisaatioiden antamiin päätöksiin.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen ja –kokeen järjestämisvastuun antamista yksityisille palveluntarjoajille voidaan pitää perusteltuna. Koulutuksen järjestäjien hyväksyntää koskeva prosessi, koulutuksen järjestäjien velvollisuudet sekä koulutuksen järjestäjien valvontavastuu on tarkasti laissa määritelty. Lisäksi koulutusorganisaatioiden tekemiin päätöksiin olisi mahdollista hakea muutosta. Koulutusorganisaatioiden tekemät päätökset koskisivat ainoastaan yrittäjäkokeen hyväksymistä, eikä kyse olisi merkittävästä yksilön oikeuksiin tai velvollisuuksiin vaikuttavasta julkisen vallan käytöstä.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 193 a §:n 1 momentissa ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi hyväksymisen perusteella koulutusta antavien koulutusorganisaatioiden koulutuk-

¹⁰¹ HE 1/1998 vp, sivu 179.

sen järjestämisen sekä koulutusorganisaatioiden ja siihen liittyvän tämän lain 6 a §:ssä tarkoitettua yrittäjäkokeen järjestämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi myös koulutusten suorittamisen perusteella annettavien todistusten myöntämisen valvonnasta. Pykälän 1 momentissa Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin mahdollisuus valtuuttaa ulkopuolinen asiantuntija suorittamaan pykälässä tarkoitettua käytännön valvontatoimintaa.

Saman 193 a §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään valtuuttamalla asiantuntijalla olisi oikeus päästä seuraamaan opetusta sekä saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Asiantuntijalla olisi myös oikeus päästä seuraamaan yrittäjäkoulutuksen yrittäjäkoetta sen asianmukaisen toteutumisen ja kulun varmistamiseksi. Momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutusorganisaation tulisi järjestää olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastuksia ei saisi tehdä pysyväisluontoiseen asumiseen käytettävässä tilassa. Tarkastuksessa olisi noudatettava hallintolain 39 §:ää. Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamalla, valvontaa suorittavalla asiantuntijalla tarkoitetaan käytännössä yksityistä palveluntuottajaa, jolla on tekniset taidot ja tehtävän edellyttämä kokemus koulutukselle asetettujen edellytysten toteutumisen valvonnasta. Säännös mahdollistaisi yksityisten asiantuntijoiden hyödyntämisen laissa säädetyssä valvontatehtävässä. Tehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle on perusteltua tehtävän edellyttämän erityisen asiantuntemuksen vuoksi.¹⁰² Myös hyvän hallinnon vaatimusten voidaan katsoa toteutuvan, sillä toiminnassa olisi noudatettava hallinnon yleislakeja. Pykälässä säädettäisiin myös, että viraston valtuuttamaan ulkopuoliseen asiantuntijaan sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä, millä vahvistettaisiin oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimuksen toteutumista. Säännös sisältäisi viittauksen hallintolain 39 §:ään.

Yksityisen palveluntarjoajan valvontatehtävässä ei olisi kyse merkittävästä julkisen vallan käytöstä, sillä tehtävä ei sisällä itsenäistä päättäntävaltaa, vaan yksityinen palveluntarjoaja raportoisi mahdollisista valvonnan aikana esiin tulleista epäkohdista Liikenne- ja viestintävirastolle, joka päättäisi jatkotoimista valvontahavaintojen pohjalta. Säännös ei sisältäisi oikeutta määrätä hallinnollisia seuraamuksia, vaan tämä valta olisi Liikenne- ja viestintävirastolla. Valvontaa ei myöskään olisi mahdollista suorittaa kotirauhan piiriin kuuluvissa tiloissa. Edellä esitetyin perustein säännöksen ei katsota olevan perustuslain 124 §:n näkökulmasta ongelmallinen.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

¹⁰² Ks. esim. PeVL 37/2010 vp, s. 5/I, jossa perustuslakivaliokunta katsoi, että julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle on tarkoituksenmukaista tilanteessa, jossa tehtävän luonne edellyttää syvälistä erikoistumista aihealueeseen.

1.

Laki**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 25 §:n 6 momentti, sellaisena kuin se on laissa 539/2018,

muutetaan 4 §, 6 §:n 1 momentin 8 kohta, 2 momentin 7 kohta, 3 momentin suomenkielinen sanamuoto ja 4 momentti, 8 §:n 1 ja 2 momentin johdantokappaleen suomenkielinen sanamuoto, 11 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 25 §:n 2 momentin 3 kohta, 3 ja 4 momentin johdantokappale ja 5 momentti, 26 §:n 2 momentti, 151 §:n 1 momentin 5 kohdan suomenkielinen sanamuoto ja 7 kohta, 152 ja 179 §, 216 §:n 1 momentin 3 kohta, 227 §:n 1 momentin 3 kohta, 228 §:n 1 momentin johdantokappale, 256 §:n 2 momentti, 265 §:n 1 momentin 1 kohta ja 268 §:n 1 momentin 2 kohta,

sellaisina kuin niistä ovat 4 § osaksi laissa 371/2019, 6 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 25 §:n 2 momentin 3 kohta, 26 §:n 2 momentti, 151 §:n 1 momentin 7 kohta, 228 §:n 1 momentin johdantokappale, 265 §:n 1 momentin 1 kohta ja 268 §:n 1 momentin 2 kohta laissa 371/2019, 8 §:n 1 momentin johdantokappaleen suomenkielinen sanamuoto, 216 §:n 1 momentin 3 kohta ja 227 §:n 1 momentin 3 kohta laissa 301/2018, 11 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 25 §:n 3 ja 4 momentin johdantokappale ja 5 momentti laissa 984/2018, 152 § osaksi laissa 984/2018, 179 § laeissa 984/2018, 371/2019 ja 407/2020, sekä 256 §:n 2 momentti laissa 1505/2019, sekä

lisätään 6 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, uusi 9 ja 10 kohta, 6 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, uusi 8 kohta, lakiin uusi 6 a, 15 a, 25 a, 26 a, 35 a, 35 b, 36 a ja 36 b §, 151 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 371/2019, uusi 8 kohta, 151 §:ään sellaisena kuin se on osaksi laissa 371/2019 uusi 2 ja 3 momentti, lakiin uusi 193 a §, 216 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018 ja 984/2018, uusi 4 kohta, 227 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, uusi 4 kohta, lakiin uusi 246 a § sekä 268 §:ään sellaisena kuin se on laeissa 731/2018 ja 371/2019, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, seuraavasti:

4 §

Taksiliikenne

Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ja näiden palvelujen tarjoamiseen yleisölle ajoneuvolaissa tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä (*taksiliikenne*) tarvitaan taksiliikennelupa tai henkilö- tai tavaraliikennelupa. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on tehtävä taksiliikenteen harjoittamisesta ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle.

Ilman taksiliikennelupaa saa kuitenkin suorittaa:

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

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin 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.

6 §

Taksiliikenneluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

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

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

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

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;

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

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 tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen. Myös luvanhakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

Ahvenanmaan maakunnan hallituksen myöntämä lupa taksiliikenteeseen oikeuttaa taksiliikenteeseen myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

6 a §

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen tulee sisältää opetusta taksirytyksen kaupallisesta ja taloudellisesta johtamisesta sekä verotusta, kirjanpitoa, työllistämistä, palkkaa, sosiaaliturvaa, eläkkeitä ja vakuuttamista koskevasta lainsäädännöstä.

Koulutuksen kesto on vähintään 21 tuntia.

Koulutuksen jälkeen suoritettavaan yrittäjäkokeeseen tulee sisältyä kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Kokeen järjestänyt koulutusorganisaatio

myöntää todistuksen kokeen hyväksytysti suorittaneelle henkilölle. Yrittäjäkokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilö on osallistunut yrittäjäkoulutukseen.

Yrittäjäkokeen järjestämisestä ja valvonnasta vastaa yrittäjäkoulutuksen järjestävä koulutusorganisaatio, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt 35 a §:ssä tarkoitetun hyväksynnän.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen sisällöstä, toteutuksesta ja kokeen arvosteluperusteista.

8 §

Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa liikenteessä

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta johdu, liikenteestä vastaava henkilö tai luvanhakijana tai -haltijana oleva luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvanhakijana tai -haltijana olevaa luonnollista henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentissa tarkoitetut teot eivät osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta voi osoittaa:

11 §

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan muuttaminen ja uusiminen

Luvanhaltijan on viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuneista muutoksista.

15 a §

Taksimatkasta kerättävät tiedot

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään taksamittaria, joka täyttää mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset, tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka luotettavasti kerää jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa seuraavat tiedot:

- 1) yrittäjän yksilöintitiedot;
- 2) ajoneuvon yksilöintitiedot;
- 3) ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot;
- 4) matkan ajankohta, pituus ja ajallinen kesto;
- 5) matkan hinta- ja maksutapatiedot.

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa siitä, että 1 momentin mukaisia tietoja säilytetään siten, ettei niiden sisältöä voi muuttaa, ja että niitä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa. Tiedot tulee säilyttää kolmannen osapuolen hallinnoimassa tietokannassa, johon kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset 1 momentissa tarkoitetusta muusta laitteesta ja järjestelmästä sekä niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä.

Tietojen säilytystavasta säädetään kirjanpitolain (1336/1997) 2 luvun 7 §:n 1 momentissa ja 9 §:ssä. Tietojen säilytysajasta säädetään kirjanpitolain 2 luvun 10 §:n 2 momentissa, arvonsävelolain 209 n §:ssä ja verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995) 12 §:ssä.

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

3) joka on suorittanut 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan kokeen.

Liikenne- ja viestintävirasto ei kuitenkaan saa myöntää taksinkuljettajan ajolupaa henkilölle, joka on rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla syylistynyt ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen viiden vuoden aikana:

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

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

25 a §

Taksinkuljettajan koe

Taksinkuljettajan kokeen hyväksytty suorittaminen osoittaa, että kokelaalla on taksinkuljettajan tehtävässä tarvittavat tiedot, taidot ja osaaminen. Kokeessa on oltava kysymyksiä matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kokeen järjestämisestä ja kokeen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta.

26 §

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

Ajolupa voidaan uusida Liikenne- ja viestintävirastoon tehtävästä hakemuksesta. Ajoluvan uusimista saa hakea aikaisintaan kuusi kuukautta ennen ajoluvan voimassaoloajan päättymistä. Ajoluvan uusimiseen sovelletaan, mitä 25 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdassa sekä 3 ja 4 momentissa säädetään ajoluvan myöntämisestä. Jos luvan uusimista hakeva on luvan voimassaoloaikana syylistynyt 25 §:n 3 momentissa tarkoitettuun tekoon, lupa voidaan kuitenkin uusida, jos

uusimatta jättämistä voidaan pitää teosta jo langetetut rangaistukset tai hallinnolliset seuraamukset huomioon ottaen kohtuuttomana.

26 a §

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus ja koulutustodistus

Koulutuksen järjestänyt koulutusorganisaatio myöntää taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulee sisältää opetusta liikunta- ja toimintarajoitteiden vaikutuksesta taksipalvelujen käyttämiseen, liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden kohtaamisesta ja heidän kanssaan kommunikoinnista, erityisryhmien avustamisesta, ajoneuvon avustamisesta sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvistä erityiskysymyksistä.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen kesto on 21 tuntia, josta vähintään seitsemän tuntia on oltava käytännön opetusta.

Henkilö, jolla on ollut voimassa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (695/2009) tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupa ja jonka voidaan todentaa osallistuneen kyseisessä laissa tarkoitettuun lakisääteiseen koulutukseen tai jatkokoulutukseen, saa koulutustodistuksen käymällä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön opetuksen kokonaisuudessaan.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta.

35 a §

Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutuksen järjestäjäksi

Edellä 26 a §:ssä tarkoitetun erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy hakemuksesta tässä pykälässä tarkoitetuksi koulutuksen järjestäjäksi koulutusorganisaation:

- 1) joka täyttää 36 a §:ssä tarkoitetut opetukselliset ja ammatilliset edellytykset;
- 2) joka on vakavarainen ja kykenee asianmukaisesti vastaamaan yritystoimintaan liittyvistä velvoitteistaan ja osoittaa, että sillä on riittävät taloudelliset voimavarat koulutustoiminnan järjestämiseen ja sen asianmukaiseen hoitamiseen; ja
- 3) jolla on Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma.

35 b §

Taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen

Hakemuksesta, jolla koulutusorganisaatio hakee hyväksyntää taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi, on käytävä ilmi koulutuksen järjestäjää, koulutusohjelmaa ja sen toteuttamista koskevat tiedot sekä selvitys opetushenkilöstön kelpoisuudesta.

Hyväksyntää haettaessa hakijan on ilmoitettava:

- 1) toiminimi ja y-tunnus, jolla toimintaa harjoitetaan;

- 2) koulutuksesta vastaava henkilö ja selvitys tämän kelpoisuudesta;
- 3) selvitys opetushenkilöstöstä, opetushenkilöstön kelpoisuudesta ja opetusvälineistä;
- 4) koulutuksissa käsiteltävien asiakokonaisuuksien mukaisesti laadittu koulutusohjelma, josta ilmenevät opetussuunnitelma ja käytettävät opetusmenetelmät;
- 5) selvitys taloudellisista edellytyksistä koulutuksen järjestämiseen.

Koulutusohjelmasta on käytävä ilmi 6 a §:n 1 momentissa ja 26 a §:n 1 momentissa tarkoitettujen aihealueiden käsittely ja koulutusohjelmaan sisältyvien käytännön harjoitusten mitoitus osallistujamäärän mukaan sekä vastaavat tiedot harjoitusten käytännön järjestelyistä.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa hakemuksesta koulutusohjelman koulutuksen järjestäjän hyväksynnän ja koulutusohjelman uusimisen yhteydessä. Vahvistettu koulutusohjelma on voimassa enintään viisi vuotta. Liikenne- ja viestintävirasto voi eri hakemuksesta vahvistaa koulutusohjelman ainoastaan 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkoulutukseen tai 26 a §:ssä tarkoitettuun erityisryhmien kuljettajakoulutukseen. Koulutusohjelman vahvistamista voi hakea muukin kuin hyväksytty koulutuksen järjestäjä tai hyväksyntää hakeva.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakemisessa ja myöntämisessä noudatettavasta menettelystä, koulutusohjelman vahvistamiseen sekä koulutusohjelman valvonnan kannalta tarpeellisista opetuksen käytännön järjestämiseen, opetustiloihin, opetuskalustoon, opetusvälineisiin ja oppilasryhmäkokoon liittyvistä ehdoista.

36 a §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän opetushenkilöstö ja välineet

Edellä 35 a §:n mukaisesti hyväksytyllä koulutuksen järjestäjällä on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, opetuksesta vastaava henkilö sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Opetuksesta vastaava henkilö ohjaa, valvoo ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.

Opetuksesta vastaavalla henkilöllä ja opettajilla on oltava opetustehtävän edellyttämät pedagogiset valmiudet, perehtyneisyys oppimiseen ja ohjaukseen sekä opetustehtävän edellyttämät tiedot ja ammattitaito mukaan lukien perehtyneisyys taksialan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin.

Edellä 26 a §:ssä tarkoitettua taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta järjestävän koulutusorganisaation opetuksesta vastaavalla henkilöllä tai yhdellä kyseiseen koulutukseen nimetyllä opettajalla tulee olla vähintään yhden vuoden kokemus päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä koulutuksesta vastaavan henkilön sekä koulutuksissa käytettävän opetushenkilöstön kelpoisuusvaatimuksista.

36 b §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuudet

Sen lisäksi mitä muualla tässä laissa säädetään, 35 a §:n mukaisesti hyväksytty koulutuksen järjestäjä vastaa siitä, että sillä on voimassa oleva Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma ja että koulutus annetaan hyväksyntää haettaessa annettujen tietojen ja hyväksyntää koskevien ehtojen mukaisesti. Jos hyväksyntää haettaessa annetuissa tiedoissa tapahtuu olennaisia muutoksia, koulutusorganisaation on viipymättä ilmoitettava siitä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle:

1) käytettävä koulutusohjelma sekä koulutusten ja yrittäjäkokeiden järjestämisen ajankohta ja paikka;

2) tiedot koulutuksen ja yrittäjäkokeen suorittaneista ja annetun opetuksen määrästä.

Edellä 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetut tiedot merkitään tässä laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Ilmoitukset on tehtävä viipymättä ja noudattaen, mitä ilmoituksen tekemisestä on tässä laissa säädetty tai sen nojalla määrätty. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä viimeistään kymmenen vuorokautta ennen koulutuksen alkamista ja 2 kohdassa tarkoitettu ilmoitus kahden viikon kuluessa koulutuksen tai yrittäjäkokeen hyväksytystä suorittamisesta.

Hyväksytyn koulutuksen järjestäjän on pidettävä luetteloa opettajista ja koulutuksesta vastaavista henkilöistä ja säilytettävä tiedot järjestetyistä koulutuksista, koulutuksiin osallistuneista opettajista ja koulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan. Säilytysajan päätyttyä koulutuksen suorittajia koskevat henkilötiedot on hävitettävä.

151 §

Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

5) matkustajan nähtävillä on luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi;

7) matkustajalla on oikeus maksaa matkansa käteisellä ja yleisimmillä maksukorteilla, jollei 150 §:ssä tarkoitetulla tavalla ole selkeästi määriteltä tiettyä maksutapaa, jonka matkustaja on tilauksen tai varauksen yhteydessä hyväksynyt;

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.

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 pyydettäessä 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.

152 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

Henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava matkustajalle 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 matkustajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla. Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti matkustajan havaittavissa ennen matkan alkamista.

Jos taksimatka ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määrittämisessä on käytettävä mittauslaitelain 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 taksimatka 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.

Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava matkustajille tarjottavien taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset esimerkkimatkan hinnasta, jonka ylittyessä taksimatkan hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista on sovitava nimenomaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston on määritettävä esimerkkimatkan hinta sellaiselle tasolle, jonka ylittyessä esimerkkimatkan hinnan voidaan katsoa merkittävästi ylittävän taksiliikenteen palvelujen yleisen hintatason. Määriteltävä esimerkkimatkan hintaa on tarkasteltava vuosittain. Jos syntyy erimielisyys siitä, onko hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista sovittu nimenomaisesti, palveluntarjoajan on näytettävä väitteensä toteen. Jos hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista ei ole sovittu nimenomaisesti, se ei voi ylittää Liikenne- ja viestintäviraston määrittelemää esimerkkimatkan hintaa.

Jos erityisryhmille suunnattujen taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitys osoittaa, etteivät lisäpalvelusta markkinoilla perittävät hinnat ole kohtuullisia, Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa niille enimmäishinnan. Kohtuullinen hinta on hinta, joka on kohtuullinen ottaen huomioon tehokkaan toimijan kustannukset palvelun tuottamisesta. Enimmäishinnan tulee olla kustannussuuntautunut siten, että se sisältää kohtuullisen tuoton. Enimmäishinta voidaan asettaa enintään vuodeksi kerrallaan. Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava eri maantieteellisillä alueilla tarjottavien taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitystä vuosittain.

Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava taksiliikenteen palvelujen yleistä hintakehitystä eri alueilla. Henkilöliikennettä harjoittavalla luvanhaltijalla ja välityspalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin tarjoamiensa tai välittämiensä taksipalvelujen toteutuneita hintoja koskevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle tässä momentissa sekä 4 ja 5 momentissa tarkoitettujen seurantatehtävien hoitamista varten. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä toimitettavista hintatiedoista, toimitustavoista sekä tietojen toimittamisen määräajoista.

179 §

Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Liikenne- ja viestintävirasto seuraa liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto arvioi liikennejärjestelmän tilaa ja toimivuutta, arvioi tämän lain vaikutuksia sekä raportoi niistä säännöllisesti.

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot alueellisesti ja ajallisesti luokiteltuna Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n mukaisista rajapinnoista. Tiedot on toimitettava maksutta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamia tietoa toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien

toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi luovuttaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin mukaan toimitettavista tiedoista, toimitustavoista sekä tietojen toimittamisen määräajoista.

193 a §

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia järjestävien koulutusorganisaatioiden toimintaa valvova viranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneiden koulutuksen järjestäjien ja niiden järjestämän koulutuksen, sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkokeen järjestämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myös koulutuksen järjestäjien myöntämien todistusten myöntämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa ulkopuolisen asiantuntijan suorittamaan käytännön valvontatoimintaa.

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään valtuuttamalla ulkopuolisella asiantuntijalla on oikeus päästä seuraamaan opetusta ja saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään valtuuttamalla asiantuntijalla on myös oikeus päästä seuraamaan yrittäjäkoulutuksen yrittäjäkoea sen asianmukaisen toteutumisen ja kulun varmistamiseksi. Hyväksynnän saaneiden koulutuksen järjestäjien on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastuksia ei saa tehdä pysyväisluontoiseen asumiseen käytettävässä tilassa. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain 39 §:ää.

Valvonnan yhteydessä havaitut puutteet tai laiminlyönnit on viipymättä saatettava Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä varten. Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamaan ulkopuolisen asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

216 §

Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja:

-
- 3) henkilöluvista;
 - 4) erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneista koulutusorganisaatioista.
-

227 §

Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä

Jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada seuraavat tiedot:

-
- 3) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta;

4) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön suorittamasta 26 a §:ssä tarkoitetusta taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta.

228 §

Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin

Sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto saa luovuttaa 227 §:n 1 momentin 1-3 kohdissa tarkoitettuja luovutettavia tietoja liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin seuraavasti:

246 a §

Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koesuorituksessa todettu vilppi

Jos 25 a §:ssä tarkoitettuun taksinkuljettajan kokeeseen tai 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkokeeseen osallistuvan henkilön havaitaan kokeen aikana syyllistyvän vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua taksinkuljettajan kokeeseen henkilölle, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

256 §

Oikaisuvaatimus

Henkilöluvan tai taksiliikenneluvan hakija tai haltija ja taksiliikenneluvan haltijan 7 §:ssä tarkoitettu liikenteestä vastaava henkilö saa vaatia oikaisua 35 §:ssä tai 35 a §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutuskeskuksen tai koulutuksen järjestäjän, 89 §:ssä tarkoitetun näytön vastaanottajan, 114 §:ssä tarkoitetun merenkulun koulutuksen järjestäjän, 135 §:ssä tarkoitetun koulutusluvan haltijan, 195 §:ssä tarkoitetun ilmailulääkäriin, ilmailulääketieteen keskuksen, työterveyslääkäriin ja matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntävän organisaation, 204 §:ssä tarkoitetun rautatielääkäriin, 205 §:ssä tarkoitetun psykologin ja 206 §:ssä tarkoitetun merimieslääkäriin antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenne- ja viestintävirastolta.

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) harjoittaa 6 a, 26 a, 31, 34 tai 37 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman 35, 35 a tai 37 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää,

268 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset

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

2) 39 §:ssä tai 151 §:n 2 momentin 1 kohdassa.

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.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 15 a ja 152 § tulee kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä kesäkuuta 2021.

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joille ei ole lain voimaantulohetkellä annettu yritys- ja yhteisötunnusta, tulee hankkia yritys- ja yhteisötunnus viimeistään 31 maaliskuuta 2021.

Jos taksiliikenneluvan haltija ei täytä tämän lain voimaan tullessa 6 §:n 1 momentin 10 kohdassa tai 6 §:n 2 momentin 8 kohdassa säädettyä luvan myöntämisen edellytystä, tulee tämän täyttää mainittu edellytys mainitussa lainkohdassa säädetyllä tavalla viimeistään 31 joulukuuta 2021.

Sen estämättä, mitä 6 a §:n 3 momentissa säädetään, taksiliikenneluvan haltijat, joiden liikennelupa on myönnetty 1 heinäkuuta 2018 ja 31 joulukuuta 2020 välisenä aikana, saavat osallistua yrittäjäkokeeseen ilman osallistumista yrittäjäkoulutukseen. Mitä edellä tässä momentissa säädetään taksiliikenneluvan haltijasta, sovelletaan myös taksiliikenneluvan haltijan 7 §:ssä tarkoitettuun liikenteestä vastaavaan henkilöön, joka on ilmoitettu Liikenteen turvallisuusvirastolle tai Liikenne- ja viestintävirastolle 1 heinäkuuta 2018 ja 31 joulukuuta 2020 välisenä aikana.

2.

Laki

tieliikennelain 155 ja 171 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (729/2018) 171 §:n 1 momentin 5 kohta, ja
lisätään 155 §:ään uusi 1–3 momentti, jolloin nykyinen 1 momentti siirtyy 4 momentiksi, sekä
171 §:n 1 momenttiin uusi 6 kohta, seuraavasti:

155 §

Taksivalaisimen käyttäminen

Taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin.
Ilman taksivalaisinta saa suorittaa yritys- tai edustusajoja, joissa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella.
Edellä 2 momentissa tarkoitettu sopimus tai sen jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa. Kuljettajan on pyydettäessä esitettävä sopimus tai sen jäljennös valvontaviranomaiselle.

171 §

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun käyttöä koskevat rikkomukset

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;
 - 6) 155 §:n 3 momentissa sopimuksen mukana pitämisestä säädettyä.
-

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentti ja 27 a §:n 2 momentin 8 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 25 §:n 2 momentti laissa 321/2017 ja 27 a §:n 2 momentin 8 kohta laissa 942/2018, ja
muutetaan 27 a §:n 2 momentin 7 kohta, sellaisena kuin se on laissa 942/2018, seuraavasti:

27 a §

7) esteettömistä ajoneuvoista sekä sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, ei kuitenkaan ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____.

Helsingissä 15.10.2020

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

Laki**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 25 §:n 6 momentti, sellaisena kuin se on laissa 539/2018,
muutetaan 4 §, 6 §:n 1 momentin 8 kohta, 2 momentin 7 kohta, 3 momentin suomen-kielinen sanamuoto ja 4 momentti, 8 §:n 1 ja 2 momentin johdantokappaleen suomen-kielinen sanamuoto, 11 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 25 §:n 2 momentin 3 kohta, 3 ja 4 momentin johdantokappale ja 5 momentti, 26 §:n 2 momentti, 151 §:n 1 momentin 5 kohdan suomenkielinen sanamuoto ja 7 kohta, 152 ja 179 §, 216 §:n 1 momentin 3 kohta, 227 §:n 1 momentin 3 kohta, 228 §:n 1 momentin johdantokappale, 256 §:n 2 momentti, 265 §:n 1 momentin 1 kohta ja 268 §:n 1 momentin 2 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 4 § osaksi laissa 371/2019, 6 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 25 §:n 2 momentin 3 kohta, 26 §:n 2 momentti, 151 §:n 1 momentin 7 kohta, 228 §:n 1 momentin johdantokappale, 265 §:n 1 momentin 1 kohta ja 268 §:n 1 momentin 2 kohta laissa 371/2019, 8 §:n 1 momentin johdantokappaleen suomenkielinen sanamuoto, 216 §:n 1 momentin 3 kohta ja 227 §:n 1 momentin 3 kohta laissa 301/2018, 11 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 25 §:n 3 ja 4 momentin johdantokappale ja 5 momentti laissa 984/2018, 152 § osaksi laissa 984/2018, 179 § laeissa 984/2018, 371/2019 ja 407/2020, sekä 256 §:n 2 momentti laissa 1505/2019, sekä
lisätään 6 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, uusi 9 ja 10 kohta, 6 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, uusi 8 kohta, lakiin uusi 6 a, 15 a, 25 a, 26 a, 35 a, 35 b, 36 a ja 36 b §, 151 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 371/2019, uusi 8 kohta, 151 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 371/2019 uusi 2 ja 3 momentti, lakiin uusi 193 a §, 216 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018 ja 984/2018, uusi 4 kohta, 227 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, uusi 4 kohta, lakiin uusi 246 a § sekä 268 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 731/2018 ja 371/2019, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, seuraavasti

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

4 §

4 §

*Taksiliikenne**Taksiliikenne*

Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä

Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ja näiden palvelujen tarjoamiseen yleisölle ajoneuvolaissa tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla

Voimassa oleva laki

tai raskaalla nelipyörällä (*taksiliikenne*) tarvitaan taksiliikennelupa tai 3 §:ssä tarkoitettu henkilö- tai tavaraliikennelupa. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on tehtävä taksiliikenteen harjoittamisesta ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle.

Ilman taksiliikennelupaa saa kuitenkin suorittaa:

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

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan.

6 §

Taksiliikenneluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

8) jos 3–7 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

Ehdotus

nelipyörällä (*taksiliikenne*) tarvitaan taksiliikennelupa tai 3 §:ssä tarkoitettu henkilö- tai tavaraliikennelupa. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on tehtävä taksiliikenteen harjoittamisesta ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle.

Ilman taksiliikennelupaa saa kuitenkin suorittaa:

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

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin *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.*

6 §

Taksiliikenneluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

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

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

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

Voimassa oleva laki

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

7) jos tämän momentin 2–6 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

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 luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia.

Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaisen viranomaisen myöntämä lupa taksiliikenteeseen oikeuttaa taksiliikenteeseen myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

(uusi)

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

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

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 täytännyt taksiliikennelaissa säädetyn ammatillisen pätevyyden vaatimuksen.

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.

Ahvenanmaan maakunnan hallituksen myöntämä lupa taksiliikenteeseen oikeuttaa taksiliikenteeseen myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

6 a §

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen tulee sisältää opetusta taksiyrityksen kaupallisesta ja taloudellisesta johtamisesta sekä verotusta, kirjanpitoa, työllistämistä, palkkaa, sosiaaliturvaa, eläkkeitä ja vakuuttamista koskevasta lainsäädännöstä.

Koulutuksen kesto on vähintään 21 tuntia.

Koulutuksen jälkeen suoritettavaan yrittäjäkokeeseen tulee sisältyä kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sista. Kokeen järjestänyt koulutusorganisaatio myöntää todistuksen kokeen hyväksytysti suorittaneelle henkilölle. Yrittäjäkokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilö on osallistunut yrittäjäkoulutukseen.

Yrittäjäkokeen järjestämisestä ja valvonnasta vastaa yrittäjäkoulutuksen järjestävä koulutusorganisaatio, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt 35 a §:ssä tarkoitettua hyväksynnän.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen sisällöstä, toteutuksesta ja kokeen arvosteluperusteista.

8 §

Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa liikenteessä

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta johdu, liikenteestä vastaava henkilö tai luvan hakijana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvan hakijana tai haltijana olevaa luonnollista henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentissa tarkoitetut teot eivät osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta voi osoittaa:

8 §

Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa liikenteessä

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta johdu, liikenteestä vastaava henkilö tai luvanhakijana tai -haltijana oleva luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvanhakijana tai -haltijana olevaa luonnollista henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentissa tarkoitetut teot eivät osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta voi osoittaa:

11 §

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan muuttaminen ja uusiminen

Luvan haltijan on viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuneista muu-toksista.

(uusi)

11 §

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan muuttaminen ja uusiminen

Luvanhaltijan on viipymättä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuneista muu-toksista.

15 a §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Taksimatkasta kerättävät tiedot

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään taksimittaria, joka täyttää mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset, tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka luotettavasti kerää jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa seuraavat tiedot:

- 1) yrittäjän yksilöintitiedot;
- 2) ajoneuvon yksilöintitiedot;
- 3) ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot;
- 4) matkan ajankohta, pituus ja ajallinen kesto;
- 5) matkan hinta- ja maksutapatiedot.

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa siitä, että 1 momentin mukaisia tietoja säilytetään siten, ettei niiden sisältöä voi muuttaa, ja että niitä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa. Tiedot tulee säilyttää kolmannen osapuolen hallinnoimassa tietokannassa, johon kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset 1 momentissa tarkoitettua muusta laitteesta ja järjestelmästä sekä niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä.

Tietojen säilytystavasta säädetään kirjanpitolain (1336/1997) 2 luvun 7 §:n 1 momentissa ja 9 §:ssä. Tietojen säilytysajasta säädetään kirjanpitolain 2 luvun 10 §:n 2 momentissa, arvonlisäverolain 209 n §:ssä ja verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995) 12 §:ssä.

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3) joka on suorittanut Liikenne- ja viestintäviraston järjestämän taksinkuljettajan kokeen; sen lisäksi, että kunkin taksiliikennettä harjoittavan toimijan on vastattava ja huolehdittava 151 §:n mukaisesti, että kuljettajalla on tarvittava osaaminen, taksinkuljettajan kokeen tarkoituksena on selvittää ajoluvan hakemisen yhteydessä, että kuljettaja kykenee huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta myös käytettävästä ajoneuvosta riippumatta ja ottamaan huomioon matkustajan toimintarajoitukset.

Liikenne- ja viestintävirasto ei kuitenkaan saa myöntää taksinkuljettajan ajolupaa henkilölle, joka on rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla syylistynyt ajoluvan hakemista edeltäneen viiden vuoden aikana

Liikenne- ja viestintävirasto ei myöskään saa myöntää ajolupaa, jos henkilö on sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla syylistynyt:

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin 3 kohdassa tarkoitetun taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista.

Kuljettajalla ei kuitenkaan tarvitse olla taksinkuljettajan ajolupaa, jos kuljetus on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla.

(uusi)

3) joka on suorittanut 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan kokeen.

Liikenne- ja viestintävirasto ei kuitenkaan saa myöntää taksinkuljettajan ajolupaa henkilölle, joka on rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla syylistynyt ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen viiden vuoden aikana:

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

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

(kumotaan)

25 a §

Taksinkuljettajan koe

Taksinkuljettajan kokeen hyväksytty suorittaminen osoittaa, että kokelaalla on taksinkuljettajan tehtävässä tarvittavat tiedot, taidot ja osaaminen. Kokeessa on oltava kysymyksiä matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien

Voimassa oleva laki

Ehdotus

erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kokeen järjestämisestä ja kokeen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta

26 §

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

Ajolupa voidaan uusida Liikenne- ja viestintävirastoon tehtävästä hakemuksesta. Ajoluvan uusimiseen sovelletaan, mitä 25 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdassa sekä 3 ja 4 momentissa säädetään ajoluvan myöntämisestä. Jos luvan uusimista hakeva on luvan voimassaoloaikana syyllistynyt 25 §:n 3 momentissa tarkoitettuun tekoon, lupa voidaan kuitenkin uusida, jos uusimatta jättämistä voidaan pitää teosta jo langetetut rangaistukset tai hallinnolliset seuraamukset huomioon ottaen kohtuuttomana.

26 §

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

Ajolupa voidaan uusida Liikenne- ja viestintävirastoon tehtävästä hakemuksesta. Ajoluvan uusimista voidaan hakea aikaisintaan kuusi kuukautta ennen ajoluvan voimassaoloajan päättymistä. Ajoluvan uusimiseen sovelletaan, mitä 25 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdassa sekä 3 ja 4 momentissa säädetään ajoluvan myöntämisestä. Jos luvan uusimista hakeva on luvan voimassaoloaikana syyllistynyt 25 §:n 3 momentissa tarkoitettuun tekoon, lupa voidaan kuitenkin uusida, jos uusimatta jättämistä voidaan pitää teosta jo langetetut rangaistukset tai hallinnolliset seuraamukset huomioon ottaen kohtuuttomana.

(uusi)

26 a §

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus ja koulutustodistus

Koulutuksen järjestänyt koulutusorganisaatio myöntää taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulee sisältää opetusta liikunta- ja toimintarajoitteiden vaikutuksesta taksipalvelujen käyttämiseen, liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden kohtaamisesta ja heidän kanssaan kommunikoinnista, eri-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tyisryhmien avustamisesta, ajoneuvoon avustamisesta sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvistä erityiskysymyksistä.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen kesto on 21 tuntia, josta vähintään seitsemän tuntia on oltava käytännön opetusta.

Henkilö, jolla on ollut voimassa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (695/2009) tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupa ja jonka voidaan todentaa osallistuneen kyseisessä laissa tarkoitettuun lakisääteiseen koulutukseen tai jatkokoulutukseen, saa koulutustodistuksen käymällä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön opetuksen kokonaisuudessaan.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta.

(uusi)

35 a §

Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutuksen järjestäjäksi

Tämän lain 26 a §:ssä tarkoitetun erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy hakemuksesta tässä pykälässä tarkoitetuksi koulutuksen järjestäjäksi koulutusorganisaation:

1.) joka täyttää 36 a §:ssä tarkoitetut opetukselliset ja ammatilliset edellytykset;

2) joka on vakavarainen ja kykenee asianmukaisesti vastaamaan yritystoimintaan liittyvistä velvoitteistaan ja osoittaa, että sillä on riittävät taloudelliset voimavarat koulutustoiminnan järjestämiseen ja sen asianmukaiseen hoitamiseen; ja

3) jolla on Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma.

(uusi)

35 b §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen

Hakemuksesta, jolla koulutusorganisaatio hakee hyväksyntää taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi, on käytävä ilmi koulutuksen järjestäjää, koulutusohjelmaa ja sen toteuttamista koskevat tiedot sekä selvitys opetushenkilöstön kelpoisuudesta.

Hyväksyntää haettaessa hakijan on ilmoitettava:

1) toiminimi ja y-tunnus, jolla toimintaa harjoitetaan;

2) koulutuksesta vastaava henkilö ja selvitys tämän kelpoisuudesta;

3) selvitys opetushenkilöstöstä, opetushenkilöstön kelpoisuudesta ja opetusvälineistä;

4) koulutuksissa käsiteltävien asiakokonaisuuksien mukaisesti laadittu koulutusohjelma, josta ilmenevät opetussuunnitelma ja käytettävät opetusmenetelmät;

5) selvitys taloudellisista edellytyksistä koulutuksen järjestämiseen.

Koulutusohjelmista on käytävä ilmi 6 a §:n 1 momentissa ja 26 a §:n 1 momentissa tarkoitettujen aihealueiden käsittely ja koulutusohjelmaan sisältyvien käytännön harjoitusten mitoitus osallistujamäärän mukaan sekä vastaavat tiedot harjoitusten käytännön järjestelyistä.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa hakemuksesta koulutusohjelman koulutuksen järjestäjän hyväksynnän ja koulutusohjelman uusimisen yhteydessä. Vahvistettu koulutusohjelma on voimassa enintään viisi vuotta. Liikenne- ja viestintävirasto voi eri hakemuksesta vahvistaa koulutusohjelman ainoastaan 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkoulutukseen tai 26 a §:ssä tarkoitettuun erityisryhmien kulkettajakoulutukseen. Koulutusohjelman vahvistamista voi hakea muukin kuin hyväksytty koulutuksen järjestäjä tai hyväksyntää hakeva.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakemisesta ja myöntämisestä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

noudatettavasta menettelystä, koulutusohjelman vahvistamiseen sekä koulutusohjelman valvonnan kannalta tarpeellisista opetuksen käytännön järjestämiseen, opetustiloihin, opetuskalustoon, opetusvälineisiin ja oppilasryhmäkokoon liittyvistä ehdoista

(uusi)

36 a §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän opetushenkilöstö ja välineet

Edellä 35 a §:n mukaisesti hyväksytyllä koulutuksen järjestäjällä on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, opetuksesta vastaava henkilö sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Opetuksesta vastaava henkilö ohjaa, valvoo ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.

Opetuksesta vastaavalta henkilöllä ja opettajilla on oltava opetustehtävän edellyttämät pedagogiset valmiudet, perehtyneisyys oppimiseen ja ohjaukseen sekä opetustehtävän edellyttämät tiedot ja ammattitaito mukaan lukien perehtyneisyys taksialan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin.

Edellä 26 a §:ssä tarkoitettua taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta järjestävän koulutusorganisaation opetuksesta vastaavalla henkilöllä tai yhdellä nimetyllä opettajalla tulee olla vähintään yhden vuoden kokemus päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä koulutuksesta vastaavan henkilön sekä koulutuksissa käytettävän opetushenkilöstön kelpoisuusvaatimuksista.

(uusi)

36 b §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuudet

Sen lisäksi mitä muualla tässä laissa säädetään, 35 a §:n mukaisesti hyväksytty koulutuk-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sen järjestäjä vastaa siitä, että sillä on voimassa oleva Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma ja että koulutus annetaan hyväksyntää haettaessa annettujen tietojen ja hyväksyntää koskevien ehtojen mukaisesti. Jos hyväksyntää haettaessa annetuissa tiedoissa tapahtuu olennaisia muutoksia, koulutusorganisaation on viipymättä ilmoitettava siitä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle:

1) käytettävä koulutusohjelma sekä koulutuksen ja yrittäjäkokeiden järjestämisen ajankohta ja paikka sekä käytettävä koulutusohjelma;

2) tiedot koulutuksen ja yrittäjäkokeen suorittaneista ja annetun opetuksen määrästä.

Edellä 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetut tiedot merkitään tässä laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Ilmoitukset on tehtävä viipymättä ja noudattaen, mitä ilmoituksen tekemisestä on koulutushuvan myöntämisen yhteydessä säädetty tai sen nojalla määrätty. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä viimeistään kymmenen vuorokautta ennen koulutuksen alkamista ja 2 kohdassa tarkoitettu ilmoitus kahden viikon kuluessa koulutuksen tai yrittäjäkokeen hyväksytystä suorittamisesta.

Hyväksytyn koulutuksen järjestäjän on pidettävä luetteloa opettajista ja koulutuksesta vastaavista henkilöistä ja säilytettävä tiedot järjestetyistä koulutuksista, koulutuksiin osallistuneista opettajista ja koulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan. Säilytysajan päätyttyä koulutuksen suorittajia koskevat henkilötiedot on hävitettävä.

151 §

Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

151 §

Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

Voimassa oleva laki

5) matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi;

7) matkustajalla on oikeus maksaa matkansa käteisellä ja yleisimmillä maksukorteilla, jollei 150 §:ssä tarkoitettulla tavalla ole selkeästi määritelty tiettyä maksutapaa, jonka matkustaja on tilauksen tai varauksen yhteydessä hyväksynyt.

Ehdotus

5) matkustajan nähtävillä on *luvanhaltijan* nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi;

7) matkustajalla on oikeus maksaa matkansa käteisellä ja yleisimmillä maksukorteilla, jollei 150 §:ssä tarkoitettulla tavalla ole selkeästi määritelty tiettyä maksutapaa, jonka matkustaja on tilauksen tai varauksen yhteydessä hyväksynyt;

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

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 tarkoitettun 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 pyydettäessä 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.

152 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

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

152 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun hinnan ilmoittamisesta ja hintatietojen esilläpidosta.

Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava matkustajille tarjottavien taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksiliikenteen palvelun kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän taksiliikenteen palvelusta on sovittava nimenomaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston on huomioitava edellä mainitun hinnan määrittelemisessä taksiliikenteen palvelun yleinen hintataso, taksiliikenteen palvelujen erilaiset hinnoittelumallit, yleinen kuluttajahintataso sekä väestön yleinen tulotaso. Määriteltyä kokonaishintaa on tarkasteltava vuosittain.

Jos syntyy erimielisyys siitä, onko hinnasta sovittu nimenomaisesti, palveluntarjoajan on näytettävä väitteensä toteen. Jos hinnasta ei ole sovittu nimenomaisesti, se ei voi ylittää 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määrittelemää kokonaishintaa.

ovat helposti matkustajan havaittavissa ennen matkan alkamista.

Jos taksimatka ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määräyksessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Lisäksi matkasta voidaan periä erillinen lähtöteke matkustajan tiedossa. Hinnan määrittämisessä käytettävät hinnan määräytymisen perusteet eivät saa muuttua taksimatkan aikana. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset hinnan määräyksessä käytettävästä taksamittarista.

Jos taksimatka 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.

Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava matkustajille tarjottavien taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset esimerkkimatkan hinnasta, jonka ylittyessä taksimatkan hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista on sovittava nimenomaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston on määritettävä esimerkkimatkan hinta sellaiselle tasolle, jonka ylityessä esimerkkimatkan hinnan voidaan katsoa merkittävästi ylittävän taksiliikenteen palvelujen yleisen hintatason. Määriteltyä esimerkkimatkan hintaa on tarkasteltava vuosittain. Jos syntyy erimielisyys siitä, onko hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista sovittu nimenomaisesti, palveluntarjoajan on näytettävä väitteensä toteen. Jos hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista ei ole sovittu nimenomaisesti, se ei voi ylittää Liikenne- ja viestintäviraston määrittelemää esimerkkimatkan hintaa.

Voimassa oleva laki

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa enimmäishinnan yleisimmin käytetyille taksiliikenteen palveluille, mukaan lukien erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen palveluille, jos niiden taksiliikenteen kokonaishintojen nousu on merkittävästi suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin kehitys. Liikenne- ja viestintäviraston asettaman enimmäishinnan on oltava kustannussuuntautunut siten, että se sisältää kohtuullisen voiton. Enimmäishintaa on tarkasteltava vuosittain.

Ehdotus

Jos erityisryhmille suunnattujen taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitys osoittaa, etteivät lisäpalvelusta markkinoilla perittävät hinnat ole kohtuullisia, voi Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa niille enimmäishinnan. Kohtuullinen hinta on hinta, joka on kohtuullinen ottaen huomioon tehokkaan toimijan kustannukset palvelun tuottamisesta. Enimmäishinnan tulee olla kustannussuuntautunut siten, että se sisältää kohtuullisen tuoton. Enimmäishinta voidaan asettaa enintään vuodeksi kerrallaan. Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava eri maantieteellisillä alueilla tarjottavien taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitystä vuosittain.

Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava taksiliikenteen palvelujen yleistä hintakehitystä eri alueilla. Henkilöliikennettä harjoittavalla luvanhaltijalla ja välityspalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin tarjoamiensa tai välittämiensä taksipalvelujen toteutuneita hintoja koskevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle tässä momentissa sekä 4 ja 5 momentissa tarkoitettujen seurantatehtävien hoitamista varten. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä toimitettavista hintatiedoista, toimitustavoista sekä tietojen toimittamisen määräajoista.

179 §

Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Liikenne- ja viestintävirasto seuraa liikku- mispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovit- taa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto arvioi lii- kennejärjestelmän toimivuutta ja tämän lain vaikutuksia ja raportoi säännöllisesti liikenne- järjestelmän tilasta.

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjo- ajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estä- mättä toimittaa määräajoin harjoittamansa lii- kenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle

179 §

Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Liikenne- ja viestintävirasto seuraa liikku- mispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovit- taa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto arvioi lii- kennejärjestelmän tilaa ja toimivuutta, *arvioi tämän lain vaikutuksia sekä raportoi niistä säännöllisesti.*

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjo- ajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estä- mättä toimittaa määräajoin *tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen* tarjontaa ja toteutu- nutta kysyntää koskevat tiedot *alueellisesti ja*

Voimassa oleva laki

1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n mukaisista rajapinnoista. Tiedot on toimitettava maksutta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi luovuttaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin mukaan toimitettavista tiedoista sekä siinä tarkoitetuista määräajoista.

(uusi)

Ehdotus

ajallisesti luokiteltuna Liikenne- ja viestintävirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n mukaisista rajapinnoista. Tiedot on toimitettava maksutta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi luovuttaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin mukaan toimitettavista tiedoista, *toimitustavoista sekä tietojen toimittamisen* määräajoista.

193 a §

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia järjestävien koulutusorganisaatioiden toimintaa valvova viranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneiden koulutuksen järjestäjien ja niiden järjestämän koulutuksen, sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkokeen järjestämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myös koulutuksen järjestäjien myöntämien todistusten myöntämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa ulkopuolisen asiantuntijan suorittamaan käytännön valvontatoimintaa.

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään valtuuttamalla ulkopuolisella asiantuntijalla on oikeus päästä seuraamaan opetusta ja saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään valtuuttamalla asiantuntijalla on myös oikeus päästä seuraamaan yrittäjäkoulutuksen yrittäjäkoetta sen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

asianmukaisen toteutumisen ja kulun varmistamiseksi. Hyväksynnän saaneiden koulutuksen järjestäjien on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastuksia ei saa tehdä pysyväisluontoiseen asumiseen käytettävässä tilassa. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain 39 §:ää.

Valvonnan yhteydessä havaitut puutteet tai laiminlyönnit on viipymättä saatettava Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä varten. Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamaan ulkopuolisen asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

216 §

216 §

Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja:

Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja:

3) henkilöluvista.

3) henkilöluvista;

4) erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneista koulutusorganisaatioista.

227 §

227 §

Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä

Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä

Jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada seuraavat tiedot:

Jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada seuraavat tiedot:

3) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta.

3) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta;

4) etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*henkilön suorittamasta lain 26 a §:ssä tarkoitettua taksiliikenteen erityisryhmien kuljetta-
jakoulutuksesta.*

228 §

Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto saa luovuttaa 227 §:n 1 momentissa tarkoitettuja luovutettavia tietoja liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin seuraavasti:

228 §

Tietojen luovuttaminen liikenneasioiden rekisteristä liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin

Sen lisäksi, mitä muualla laissa säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto saa luovuttaa 227 §:n 1 momentin 1-3 kohdissa tarkoitettuja luovutettavia tietoja liikenteeseen liittyviin tarkoituksiin seuraavasti:

(uusi)

246 a §

*Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen
koesuorituksessa todettu vilppi*

Jos 25 a §:ssä tarkoitettuun taksinkuljettajan kokeeseen tai 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkokeeseen osallistuvan henkilön havaitaan kokeen aikana syyllistyvän vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua taksinkuljettajan kokeeseen henkilölle, jonka on todennettu syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jona vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

256 §

Oikaisuvaatimus

Henkilöluvan hakija tai haltija saa vaatia oikaisua 35 §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutuskeskuksen, 89 §:ssä tarkoitetun näytön vastaanottajan, 114 §:ssä tarkoitetun merenkulun koulutuksen järjestäjän ja 135 §:ssä tarkoitetun koulutusluvan haltijan sekä 195 §:ssä tarkoitetun ilmailulääkärin, ilmailulääketieteen keskuksen, työterveyslääkärin ja matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntävän organisaation sekä 204 §:ssä tarkoitetun rautatielääkärin, 205 §:ssä tarkoitetun psykologin sekä 206 §:ssä tarkoitetun merimieslääkärin antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenne- ja viestintävirastolta

256 §

Oikaisuvaatimus

Henkilöluvan tai taksiliikenneluvan hakija tai haltija tai taksiliikenneluvan haltijan liikenteestä vastaava henkilö saa vaatia oikaisua 35 §:ssä tai 35 a §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutuskeskuksen tai koulutuksen järjestäjän, 89 §:ssä tarkoitetun näytön vastaanottajan, 114 §:ssä tarkoitetun merenkulun koulutuksen järjestäjän ja 135 §:ssä tarkoitetun koulutusluvan haltijan sekä 195 §:ssä tarkoitetun ilmailulääkärin, ilmailulääketieteen keskuksen, työterveyslääkärin ja matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntävän organisaation sekä 204 §:ssä tarkoitetun rautatielääkärin, 205 §:ssä tarkoitetun psykologin sekä 206 §:ssä tarkoitetun merimieslääkärin antamaan lausuntoon tai muuhun päätökseen Liikenne- ja viestintävirastolta

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) harjoittaa *tämän lain* 31, 34 tai 37 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman 35 tai 37 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää,

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) harjoittaa *6 a*, *26 a*, 31, 34 tai 37 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman 35, *35 a* tai 37 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää,

268 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huoli-

268 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huoli-

Voimassa oleva laki

mattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään:

2) tämän lain 39 §:ssä.

Ehdotus

mattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään:

2) 39 §:ssä tai 151 §:n 2 momentin 1 kohdassa.

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.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Sen 15 a ja 152 § tulee kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä kesäkuuta 2021.

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joille ei ole lain voimaantulohetkellä annettu yritys- ja yhteisötunnusta, tulee hankkia yritys- ja yhteisötunnus viimeistään 31 maaliskuuta 2021.

Jos taksiliikenneluvan haltija ei täytä tämän lain voimaan tullessa 6 §:n 1 momentin 10 kohdassa tai 6 §:n 2 momentin 8 kohdassa säädettyä luvan myöntämisen edellytystä, tulee tämän täyttää mainittu edellytys mainitussa lainkohdassa säädetyllä tavalla viimeistään 31 joulukuuta 2021.

Sen estämättä, mitä 6 a §:n 3 momentissa säädetään, taksiliikenneluvan haltijat, joiden liikennelupa on myönnetty 1 heinäkuuta 2018 ja 31 joulukuuta 2020 välisenä aikana, saavat osallistua yrittäjäkokeeseen ilman osallistumista yrittäjäkoulutukseen. Mitä edellä tässä momentissa säädetään taksiliikenneluvan haltijasta, sovelletaan myös taksiliikenneluvan haltijan 7 §:n tarkoitettuun liikenteestä vastaavaan henkilöön, joka on ilmoitettu Liikenteen turvallisuusvirastolle tai Liikenne- ja viestintävirastolle 1 heinäkuuta 2018 ja 31 joulukuuta 2020 välisenä aikana.

2.

Laki**tieliikennelain 155 ja 171 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
*muutetaan tieliikennelain (729/2018) 171 §:n 1 momentin 5 kohta, ja
 lisätään 155 §:ään uusi 1–3 momentti, jolloin nykyinen 1 momentti siirtyy 4 momentiksi, sekä
 171 §:n 1 momenttiin uusi 6 kohta, seuraavasti:*

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

155 §

155 §

*Taksivalaisimen käyttäminen**Taksivalaisimen käyttäminen*

Taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin.

Ilman taksivalaisinta saa suorittaa yritys- tai edustusajoja, joissa taksivalaisimen käytövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu sopimus tai sen jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa. Kuljettajan on pyydettäessä esitettävä sopimus tai sen jäljennös valvontaviranomaiselle.

Kun taksivalaisin on autosta poistettuna tai peitettynä, ajoneuvoa ei tässä laissa säädettyjä liikennesääntöjä sovellettaessa pidetä taksiliikenteessä olevana ajoneuvona. Edellä 142 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvoon kuitenkin sovelletaan taksiliikennettä koskevia liikennesääntöjä, kun taksivalaisin on peitettynä koulukyytiä osoittavalla kuvalla.

171 §

171 §

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun käyttöä koskevat rikkomukset

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun käyttöä koskevat rikkomukset

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

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

Voimassa oleva laki

5) 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käytämisestä säädettyä.

Ehdotus

5) 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käytämisestä

säädettyä;

6) 155 §:n 3 momentissa sopimuksen mukana pitämisestä säädettyä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

3.

Laki**ajoneuvolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentti ja 27 a §:n 2 momentin 8 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 25 §:n 2 momentti laissa 321/2017 ja 27 a §:n 2 momentin 8 kohta laissa 942/2018, ja
muutetaan 27 a §:n 2 momentin 7 kohta, sellaisena kuin se on laissa 942/2018, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

25 §

25 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaus-tiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.

 (kumotaan)

27 a §

27 a §

Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset

Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset

 Liikenne- ja viestintävirasto antaa tekniset määräykset:

 Liikenne- ja viestintävirasto antaa tekniset määräykset:

7) esteettömistä ajoneuvoista sekä sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, ei kuitenkaan ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoitukselta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä;

7) esteettömistä ajoneuvoista sekä sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, ei kuitenkaan ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoitukselta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

8) 25 §:n 2 momentissa tarkoitetusta taksa-
mittarista sekä muusta laitteesta ja järjestel-
mästä.

(kumotaan)

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta
20 ____.