

LUONNOS

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikenteen palveluista annetun lain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, ajoneuvolakia ja lakia harmaan talouden selvitysyksiköstä.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annetun lain säännöksiä taksiliikenneluvan saamisen edellytyksistä. Esityksen mukaan hyvämaineisuuden arviointiin lisättäisiin eräiden henkeen ja terveyteen kohdistuvien rikosten sekä seksuaalirikosten ja petos- ja maksuvälinerikosten huomioiminen. Taksiliikenteen yrittäjäkokeen järjestäminen ehdotetaan siirrettävän Liikenne- ja viestintävirastolle. Samalla yrittäjäkokeessa tapahtuneesta vilpistä voitaisiin jatkossa asettaa karenssi ja myös jälkikäteen havaittu vilppi huomioitaisiin.

Lisäksi esityksessä lisättäisiin taksiliikenneluvan haltijalle velvollisuus rekisteröidä taksina käytettävä ajoneuvo yksinomaiseen hallintaan ja liittää ajoneuvo rekisterissä liikenneluvulle. Esityksessä ehdotettaisiin myös väärästä rekisteröinnistä asetettavan sakon laajentamista koskemaan taksiliikenneluvan haltijoita. Esityksellä laajennettaisiin myös julkisen tiedon saantia taksiliikenteen harjoittajista. Esityksen mukaan myös hinnoittelua koskevien sääntöjen vastaisesta toiminnasta voitaisiin jatkossa määrätä liikennevirhemaksu ja myös taksinkuljettajalle asetettaisiin vastuu hintatietojen ilmoittamisesta.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi taksimatkasta kerättävien tietojen keruuta siten, että jatkossa taksiliikenteessä käytettävillä ajoneuvoilla tulisi olla mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari. Lisäksi ehdotetaan uutta seuraamussääntelyä, mikäli luvanhaltija ei noudattaisi taksamittaria koskevia vaatimuksia.

Esityksen mukaan taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi tulisi eräitä vapauteen kohdistuvia rikoksia, veropetoksia, petoksia, maksuvälinerikoksia sekä ampuma-aserikoksia. Lisäksi taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksenä olisi esityksen mukaan taksinkuljettajan koulutuksen käyminen. Lain voimaantullessa voimassa olevien taksinkuljettajan ajoluvan haltijoiden tulisi esitettyjen liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisten muutosten mukaan ajoluvan uusimiseksi käydä kertaluontoinen taksinkuljettajan täydennyskoulutus. Esityksessä ehdotetaan lisäksi muutoksia taksinkuljettajan koetta ja taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksyntää koskevaan sääntelyyn. Lisäksi Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikkö voisi tehdä velvoitteidenhoitoselvityksen taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksynnän myöntämisestä ja peruuttamisesta.

Esityksellä muutettaisiin ajoneuvolakia siten, että ajoneuvolle, jota käytetään taksiliikenteessä, annettaisiin erityinen rekisterikilpi. Esityksen mukaan taksikilven käyttöä valvottaisiin ja sitä koskevan vaatimuksen laiminlyönnistä voitaisiin asettaa seuraamus.

Lait on tarkoitettu tulemaan pääosin voimaan 1.1.2026, 1.10.2026 sekä 1.1.2027. Esityksen mukaan väliaikainen laki olisi voimassa 31 päivään joulukuuta 2034.

LUONNOS

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	5
2 Nykytila ja sen arviointi.....	6
2.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset	6
2.2 Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu.....	11
2.3 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot	20
2.4 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset	26
2.5 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta.....	31
2.6 Ammattipätevyysdirektiivi ja ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi.....	34
2.7 Palveludirektiivi	36
3 Tavoitteet	36
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	38
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	38
4.1.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset	38
4.1.2 Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu.....	38
4.1.3 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot	39
4.1.4 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset	40
4.1.5 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta	40
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	41
4.2.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset	41
4.2.2 Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu.....	43
4.2.3 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot	48
4.2.4 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta	50
4.2.5 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset	51
4.2.6 Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi	55
4.2.7 Kaupan teknisten määräysten direktiivi (EU-ilmoitus).....	56
4.3 Yhteisvaikutukset.....	57
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	60
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	60
5.1.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset	60
5.1.2 Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu.....	61
5.1.3 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot	63
5.1.4 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä	63
5.1.5 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset	63
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	65
5.2.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset	65
5.2.2 Taksien tunnistaminen ja valvonta.....	66
5.2.3 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot	67
5.2.4 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset	69
6 Lausuntopalaute	70
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	70

LUONNOS

7.1 Laki liikenteen palveluista	70
7.2 Väliaikaiset muutokset lakiin liikenteen palveluista	88
7.3 Ajoneuvolaki	89
7.4 Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä	92
8 Lakia alemman asteinen sääntely	92
8.1 Valtioneuvoston asetuksenantovaltuudet	92
8.2 Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudet	93
9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset	94
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	96
10.1 Yhdenvertaisuus 6 §	96
10.2 Omaisuudensuoja 15 §	97
10.3 Oikeus työhön ja elinkeinovapaus 18 §	99
10.4 Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle 124 §	103
10.5 Lainsäädäntövallan siirtäminen 80 §	105
10.6 Hallinnolliset seuraamukset	106
LAKIEHDOTUKSET	109
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	109
2. Laki liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta	117
3. Laki ajoneuvolain muuttamisesta	119
4. Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta	121
RINNAKKAISTEKSTIT	122
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	122
2. Laki liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta	136
3. Laki ajoneuvolain muuttamisesta	139
4. Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta	143

LUONNOS

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

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. Lailla edistettiin uuden teknologian, tiedon hyödyntämisen ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa sekä mahdollistettiin yhtenäiset matkaketjut. Samalla taksiliikenteen sääntelyä kevennettiin. Liikennepalvelulain myötä taksilupien määrä sääntelystä, palveluiden enimmäishintasääntelystä, päivystys- ja asemapaikkavelvoitteesta sekä taksilupien autoکوhtaaisuudesta luovuttiin. Liikennepalvelulaki oli erittäin merkittävä muutos markkinalla, jonka toimintaa oli pitkään säännelty hyvin yksityiskohtaisesti.

Liikennepalvelulain takseja koskevaan sääntelyyn tehtiin edellisen hallituksen toimesta ns. korjaussarja vuosina 2020–2021, jossa toteutettiin havaittuihin epäkohtiin liittyvät tarvittavat korjaukset ottaen huomioon erityisesti toiminnan turvallisuus ja harmaan talouden torjunta, hinnoittelun läpinäkyvyys ja taksien saatavuus. Muutokset tulivat voimaan vaiheittain vuonna 2021. Muutoksilla liikennepalvelulakiin lisättiin sääntelyä mm. taksikuljettajan kokeesta ja sen järjestämisestä, taksikuljettajien vapaaehtoisesta erityisryhmien kanssa toimimisesta tukevasta kuljettajakoulutuksesta, kaikista taksikyydeistä verovalvontaa varten kerättävistä tiedoista, Y-tunnuksesta taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä sekä pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta. Lisäksi täsmennettiin, milloin on käytettävä taksamittaria taksikyydin hinnan määrittelyyn ja velvoite käyttää jatkossa kaikissa takseissa joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka kerää taksikyydeistä laissa edellytetyt tiedot verovalvontaa varten.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa Vahva ja välittävä Suomi on linjattu takseja koskevasta lainsäädäntöhankkeen toteuttamisesta. Hallitusohjelmassa lainsäädäntöhankkeen tavoitteeksi on asetettu vahvistaa kuluttajien luottamusta taksiliikenteeseen, edistää taksien saatavuutta, huomioida eri asiakasryhmät koko maassa sekä tehostaa taksiliikenteen valvontaa ja kitkeä harmaata taloutta.

Valtioneuvoston 19.12.2024 tekemässä periaatepäätöksessä harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan strategiaksi 2024–2027 on sitouduttu tehostamaan strategiaauden aikana taksiliikenteen harmaan talouden torjuntaa.¹ Periaatepäätöksen kanssa yhtäaikaaisesti valmistuneen harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan toimenpideohjelma 2024–2027 sisältääkin hankkeen (hankenumero 1.2) liikennepalvelulain muuttamisesta. Hankkeessa tuodaan esille hallitusohjelmassa esiin nostetut tavoitteet. Harmaan talouden torjunnan näkökulmasta toimenpideohjelman mukaan on keskeistä, että viranomaisilla on käytössään ajetuista taksimatkoista mahdollisimman standardimuotoista ja eheää vertailutietoa.²

¹ Työ- ja elinkeinoministeriö, s.4, ks. <https://tem.fi/paatos?decisionId=2596>.

² Työ- ja elinkeinoministeriö, s.3, ks. <https://tem.fi/paatos?decisionId=2596>.

LUONNOS

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksen valmistelu aloitettiin säädöshankepäättöksen mukaisesti 3.10.2024.

Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti hankkeen esivalmistelun syksyn 2023 aikana, jolloin virkavalmistelussa kerättiin tietopohjaa ja etsittiin havaittuihin ongelmiin ratkaisuehdotuksia tiiviissä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Esivalmistelun aikana liikenne- ja viestintäministeriö valmisteli viranomaisten, sidosryhmien ja omien selvitystensä pohjalta arviomuistion taksisääntelystä.³ Arviomuistiossa käsiteltiin hallitusohjelman kirjauksen mukaisesti taksipalveluiden luotettavuuden ja turvallisuuden lisäämistä sekä harmaan talouden torjuntaa ja selvitettiin keinoja saatavuuden parantamiseksi.

Lisäksi esivalmistelun aikana kuultiin laajasti eri sidosryhmiä ja käytiin keskusteluja taksitoimintaa valvovien viranomaisten (Poliisihallitus, Verohallinto ja harmaan talouden selvitysyksikkö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto) kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti myös kaksi pyöreän pöydän tilaisuutta keskeisille sidosryhmille. Syksyn 2023 pyöreän pöydän keskustelussa sidosryhmät pääsivät esittämään ehdotuksiaan tarvittaviksi lakimuutoksiksi. Keväällä 2024 järjestetyssä pyöreän pöydän tilaisuudessa ministeriö esitteli esivalmistelussa läpikäytyjä ja valittuja muutoksia.

Arviomuistio oli lausunnoilla lausuntopalvelu.fi -sivustolla 24.5.–21.6.2024.⁴ Lausuntoja pyydettiin laajasti tahoilta, joiden toimintaan ministeriö arvioi valmisteilla olevilla muutoksilla olevan vaikutusta. Lausuntoja saatiin yhteensä 92 kappaletta. Lausuntopalvelu.fi- sivustolla oli kullekin arviomuistion osiolle tarkentavia kysymyksiä, joihin pystyi vastaamaan. Useat lausunnonantajat vastasivat vain osaan kysymyksistä. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto. Esivalmistelun valmisteluasiakirjat ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella LVM062:00/2023.

Arviomuistiosta saatuja lausuntoja on hyödynnetty hallituksen esityksen nykytilan arvioinnissa sekä toteuttamisvaihtoehtojen kartoituksessa ja vaikutusten arvioinnissa.

Varsinainen säädöshanke ja hallituksen esityksen valmistelu käynnistettiin 3.10.2024. Luonnos hallituksen esityksestä lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi- palvelun kautta **X.X.2025**. Lausuntoaika päättyi **X.X.2025**. (*lausunnoista*)

[Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto.] Valmistelun asiakirjat (hallituksen esitysluonnoksen lausuntopyyntö, hallituksen esitysluonnokseen saadut lausunnot ja lausuntoyhteenveto) sekä muut hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella LVM038:00/2024.

³ Liikenne- ja viestintävirasto: hanke taksilainsäädännön tarkastelu, materiaalit saatavissa valtioneuvoston hankeikkunassa: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM062:00/2023>,

⁴ Lausuntopalvelu: <https://www.lausuntopalvelu.fi/Proposal/Participation?proposalId=79601217-1927-4121-a758-eac57c3bd547>

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Hyvämaineisuuden arviointi

Taksiliikenteen harjoittamiseen taksiyritys tarvitsee liikennepalvelulain 4 §:n mukaisen taksiliikenneluvan, jonka myöntää Liikenne- ja viestintävirasto. Lain mukaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ja näiden palvelujen tarjoamiseen yleisölle ajoneuvolaissa tarkoitetulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä (*taksiliikenne*) tarvitaan taksiliikennelupa tai henkilö- tai tavaraliikennelupa. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija voi harjoittaa taksiliikennettä myös ilmoituksenvaraisesti. Tällöin luvanhaltijan on tehtävä taksiliikenteen harjoittamisesta ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoituksen taksiliikenteen harjoittamisesta oli tehnyt Liikenne- ja viestintävirastolle noin 647 henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijaa ja taksiliikennelupia oli samanaikaisesti voimassa n.10 262.⁵

Liikennepalvelulain 6 §:ssä momentissa on määritelty luvan myöntämisen edellytykset. Taksiliikenneluvan hakijan on mm. täytettävä hyvämaineisuuden vaatimukset, jotka on luonnollisen henkilön osalta säädetty liikennepalvelulain 8 §:ssä ja oikeushenkilön osalta 9 §:ssä. Hyvämaineisuuden vaatimus koskee sekä luvanhakijaa että hakijan liikenteestä vastaavaa henkilöä. Henkilön hyvää mainetta arvioitaessa huomioidaan vankeus- ja sakkorangaistukset liikennepalvelulain 8 §:ssä tarkemmin säädetyllä tavalla. Hyvän maineen vaatimus ei täyty, jos henkilön hyvä maine vaarantuu ja tekojen katsotaan osoittavan ilmeistä sopimattomuutta. Jos lupaa hakee yritys, yrityksellä ei saa myöskään olla ilmeistä sopimattomuutta osoittavia yhteisösakkoituomioita.

Liikennepalvelulain 8 §:n mukaan hyvämaineisuutta vaarantavina tekijöinä otetaan huomioon, tilanteet, joissa henkilö on tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta, ihmiskauppaa, huumausainerikoksia, tai laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen. Sakot ja muut määrätty seuraamukset huomioidaan kahden viimeksi kuluneen vuoden ajalta, vankeusrangaistukset viiden viimeksi kuluneen vuoden ajalta. Liikennepalvelulain 242 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Näin ollen hyvämaineisuuden vaatimus ei koske ainoastaan luvanhakijaa, vaan myös luvanhaltijaa koko kymmenenvuotisen lupakauden.

Liikennepalvelulain 8 § 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuihin aihepiireihin lisättiin 1.3.2022 voimaantulleella lakimuutoksella ihmiskauppaa, huumausainerikoksia sekä laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisen.⁶ Samalla vankeusrangaistuksen vaikutus henkilön hyvään maineeseen nostettiin kahdesta vuodesta viiteen vuoteen. Koska mainittujen vuonna 2022 suoritettujen liikennepalvelulain muutosten lähtökohtana oli EU:n

⁵ Tilanne joulukuussa 2024.

⁶ HE 194/2021 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi.

LUONNOS

tieliikenteen liikkuvuuspaketista⁷ johtuvat muutokset tavara- ja henkilöliikennelupien sääntelyssä, ei hankkeessa arvioitu erikseen muita mahdollisia muutostarpeita taksialan näkökohdista.

Hyvämaineisuuden arviointi on kaksitasoinen, ensin määritellään 8 §:n 1 momentin perusteella tekijät, jotka ovat mainetta vaarantavia ja sen jälkeen arvioidaan 2 momentin perusteella, onko luonnollinen henkilö niiden perusteella sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Liikennepalvelulain 8 § 2 momentin mukaan liikenteestä vastaavaa henkilöä tai luonnollista henkilöä ei voida pitää hyvämaineisena, jos hänen maineensa on vaarantunut 1 momentissa mainittujen rikosten takia ja tämä osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon tekojen suuri määrä, teon vakavuus, teon suunnitelmallisuus, teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen, se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus sekä jos teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta.

Laissa säädetään, että tarkasteluun tulevat nimenomaan tekojen määrä. Keskeistä ei siten ole määrättyjen sakkorangaistusten kappalemäärä vaan niissä mainittujen rikkomusten määrä, sillä yksi sakkorangaistus voi sisältää useamman teon. Jos hakijalla on lain mainitsemaa vähintään neljä rikkomusta viimeksi kuluneen kahden vuoden ajalta tai tuomittu vankeusrangaistus, tulee arvioitavaksi se, osoittavatko teot ilmeistä sopimattomuutta. Liikenne- ja viestintävirasto on liikenneluvan myöntävä viranomainen, joten virasto arvioi myös henkilöiden hyvämaineisuuden lupaa hakiessa. Jokaiseen lupahakemukseen tehdään automaattinen sakko- ja rikosrekisterikysely Oikeusrekisterikeskukseen. Kyselyn vastauksena saatavista sakko- ja rikosrekisteriotteista tehdään tulkinta siitä, täyttääkö hakija lain mukaisen hyvämaineisuuden edellytyksen.

Erityisesti henkilöliikenteen osalta on kuitenkin käytännössä todettu tiettyjä haasteita joidenkin lain 8 §:n 1 momentin 1 kohdan aihepiirien soveltamisessa. Liikenne- ja viestintäviraston ratkaisukäytännössä esimerkiksi maksuvälinerikoksiin syyllistymiseen henkilöliikennettä harjoitettaessa on voitu katsoa olevan tapauksen mukaan joko liikenteen harjoittamista tai muuta ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomista, tai molempia, ja vaarantavan siten henkilön hyvän maineen. Lain soveltamistilanteissa ei ole täysin selvää lain ja sen esitöiden perusteella, mitkä kaikki rikosnimikkeet näihin voidaan lukea kuuluvaksi. Ammatillisen vastuun ja liikenteen harjoittamisen on lain soveltamisessa tulkittu kattavan esim. petokset ammattiliikennettä harjoitettaessa, mutta tämä tulkinta on haastettu hallinto-oikeudessa ja asiaa koskeva valvontapäätös kumottiin Vaasan hallinto-oikeudessa.⁸

Hallinto-oikeuden päätöksen mukaan liikennepalvelulain 8 §:n 1 momentissa säädettyä luetteloa taksiliikenneluvan myöntämiseen vaikuttavista rikoksista ja rikkomuksista on pidettävä tyhjentävänä, eikä hyvämaineisuuden voida katsoa vaarantuvan muiden kuin siinä mainittujen rikosten ja rikkomusten perusteella. Hallinto-oikeus totesi lisäksi, että taksiliikennelupaa koskevassa sääntelyssä on kyse perustuslain 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden rajoittamisesta, mistä syystä täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusvaatimus huomioon ottaen liikennepalvelulain 8 §:n 1 momentissa säädettyä luetteloa ei voida tulkita laajentavasti luvanhaltijan vahingoksi. Lainkohdan sanamuodon mukaan kyseeseen tulee liikenteen harjoittamisen ja ammatillisen vastuun osalta vain niitä koskevien säännösten

⁷ Euroopan unionin virallinen lehti, L 249, 31. heinäkuuta 2020 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=OJ:L:2020:249:TOC>

⁸ Vaasan hallinto-oikeuden päätös 1180/2024, 6.9.2024, Dnro 1422/03.04.04.04.36/2023

LUONNOS

rikkomisesta tuomittu rangaistus. Vaikka petostuomio liittyi taksiliikenteen harjoittamiseen, ei hallinto-oikeuden päätöksen mukaan hyvämaineisuuden, niin kuin se on liikennepalvelulaissa määritelty, ole edellä lausutun perusteella voitu katsoa vaarantuneen petostuomion takia.

Hyvämaineisuuden arvioinnissa ei huomioida tällä hetkellä henkeen ja terveyteen tai seksuaalirikoksiin syyllistymistä. Näiden rikosten lisääminen hyvämaineisuuden arviointiin on ollut esillä aiemminkin, mm. liikkuvuuspaketin kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä Liikenne- ja viestintävaliokunnan käsittelyssä.⁹ Valiokunnan mietinnön (LiVM 28/2021) mukaan asiantuntijakuulemisessa tuotiin esille, että liikennepalvelulain hyvämaineisuuden vaatimuksia olisi tarpeen täydentää erityisesti henkeen ja terveyteen liittyvien vankeustuomioiden tai asiakkaaseen kohdistuvien muun muassa seksuaalirikosten osalta. Valiokunta kiinnitti huomiota siihen, että taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiseen liittyvistä vaatimuksista, mukaan lukien rikostaustan selvittäminen, säädetään liikennepalvelulain 25 §:ssä, mutta katsoi kuitenkin, että kyseisiä huomioita, niiden vaikutuksia ja mahdollisia toteuttamistapoja olisi välttämätöntä selvittää liikennepalvelulain jatkovalmistelussa. Lisäksi valiokunta ehdotti eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, jonka mukaan eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto selvittää ja arvioi liikennepalvelulain hyvämaineisuutta ja kuljettajan ajolupaa koskevaan sääntelyyn liittyvät muutostarpeet erityisesti henkeen ja terveyteen liittyvien vankeustuomioiden tai asiakkaaseen kohdistuvien muun muassa seksuaalirikosten osalta. Eduskunta hyväksyi lausuman vastauksessaan.¹⁰

Hyvämaineisuuden edellytysten täyttymättä jääminen johtaa vuosittain muutamiin hylkääviin päätöksiin. Pääasiallisesti hylkäävään päätökseen johtavat muut syyt, lähinnä velvoitteiden hoitamisen laiminlyönti (verot, muut julkisoikeudelliset maksut) sekä vakavaraisuuden puute tai ammatillisen pätevyyden puute. Hakemuskäsittelyssä tai valvonnassa ei ole tullut vielä vastaan kiskontarikoksia, ihmiskaupparikoksia tai laittoman maahantulon järjestämiseen liittyviä rikoksia.

Vuosi	Hylätyt yhteensä	Hylätyt hyvämaineisuus
2020	248	14
2021	210	2
2022	251	3
2023	221	8
2024	106	4

Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto

Tarkempaa erittelyä hylkäyspäätösten perusteena olevista rikoksista ei ole saatavilla.

Yrittäjäkoulutus- ja koe

Taksiliikenneluvan saaminen edellyttää muun muassa liikennepalvelulain 6 a §:n mukaisen taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen ja yrittäjäkokeen suorittamista. Liikennepalvelulain voimaantullessa luovuttiin kumotun taksiliikennelain mukaisesta pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta ja kokeesta. Edellisessä taksisääntelyn muutoksessa yrittäjäkoulutus ja

⁹ HE 194/2021 vp, Asian käsittelytiedot

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE_194+2021.aspx

¹⁰ Eduskunnan vastaus EV 222/2021 vp,

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/EduskunnanVastaus/Documents/EV_222+2021.pdf

LUONNOS

yrittäjäkoe säädettiin jälleen pakolliseksi vuodesta 2021 alkaen.¹¹ 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 hoitamiseksi.¹²

Yrittäjäkokeen on lain voimaantulon jälkeen suorittanut hyväksytysti vuosittain yli 1000 henkilöä.

2021: 1325
2022: 2670
2023: 1119
2024: 1202

Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto

Yrittäjäkokeen tarkoituksena on varmistua siitä, että taksiliikenneluvan hakija on omaksunut yrittäjäkoulutuksen keskeisen opetussisällön ja saanut valmiudet suoriutua lainsäädännön mukaisista yrittäjävelvoitteistaan. Liikennepalvelulain 6 a §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirastolla on valtuus antaa tarkempia määräyksiä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen sisällöstä, kuten kokeessa käsiteltävät tarkemmat aihealueet, kokeen kestosta ja minimikysymysmäärästä, ja toteutuksesta sekä kokeen arvosteluperusteista. Määräyksenantovaltuudella on pyritty varmistumaan siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto pystyisi tarvittaessa nopeastikin antamaan koulutusorganisaatioille yksityiskohtaisempaa ohjeistusta koulutuksen ja kokeen sisällöstä sekä yrittäjäkokeen toteuttamistavasta ja niiden linjakkuudesta eri koulutuksen tarjoajien välillä.

Kokeen järjestämistapa eroaa taksinkuljettajan kokeesta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa liikennepalvelulain 25 a § 2 momentin mukaisesti taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä ja kokeen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirastolle on myös annettu valtuus antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Taksinkuljettajan kokeen järjestäjänä toimii palveluntuottaja, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä liikennepalvelulain V osan 24 luvun sääntöjen mukaisesti.

Nykyinen yhteistyö taksinkuljettajan kokeen käytännön järjestelyissä yksityisen palveluntarjoajan kanssa perustuu liikennepalvelulain 209 §:ään, jonka nojalla virasto voi sopimuksella siirtää yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle omaa toimintaansa tukevia avustavia tehtäviä taikka muita erikseen määriteltäviä hallintotehtäviä. Tähän liittyvää sääntelyä on tarkennettu lain 211 §:n 2 momentissa, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää ammattipätevyyden todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä ammattipätevyyden arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen. Liikenne- ja viestintävirasto ostaa yllä olevien säännösten nojalla taksinkuljettajan kokeen käytännön koejärjestelyihin liittyvät palvelut sen kilpailuttamalta palveluntuottajalta. Palveluntuottajana toimii tällä hetkellä Ajovarma Oy ("Ajovarma"). Liikenne- ja viestintäviraston mukaan Ajovarma toimii viraston nimissä ja lukuun sen toteuttaessa taksinkuljettajan kokeen käytännön järjestelyt. Ajovarma vastaa myös taksinkuljettajan kokeiden vastaanottamisesta ja siihen liittyvästä kokeiden valvonnasta. Kokeiden

¹¹ Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta (176/2020)

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE_176+2020.aspx

¹² HE 176/2020 vp, s.27.

LUONNOS

valvontavastuu perustuu Liikenne- ja viestintäviraston kanssa solmittuun sopimukseen, josta säädetään liikennepalvelulain 213 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa taksinkuljettajan kokeen sisällön laatimisesta sekä kokeen toteuttamistavoista.

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutusta ja yrittäjäkoetta järjestävät Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän saaneet koulutusorganisaatiot. Hyväksynnän saaneita koulutusorganisaatioita on tällä hetkellä 18 kappaletta valtakunnallisesti. Näistä 18:sta koulutusorganisaatiosta kokeita on järjestänyt n. 10–15 organisaatiota, hieman vuodesta riippuen. Koulutusorganisaatiot ilmoittavat suoritukset Liikenne- ja viestintävirastolle. Koulutusorganisaation vastuulla on järjestää koetilaisuus, huolehtia kokeen asianmukaisesta valvonnasta sekä suunnitella koekysymykset perustuen Liikenne- ja viestintäviraston antamiin määräyksiin.

Yrittäjäkoulutuksen kokeiden laadun ja yhteismitallisuuden viranomaisvalvonta on käytännössä osoittautunut haasteelliseksi. Nykyisellään valtakunnallisesti tarkasteltuna koetarjonta on suppeaa, koska osa kouluttajista tarjoaa koetta vain oman koulutuksensa käyneille. Lisäksi tällä hetkellä vain osa kouluttajista tarjoaa koetta valtakunnallisesti. Taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä vastaa puolestaan palvelusopimuksella Ajovarma, jolla on valtakunnallisesti yhteensä 99 toimipistettä, joilla on sopimuksen mukaisesti mahdollisuus tarjota tutkintopalveluita myös muissa kokeissa. Mikäli myös yrittäjäkokeen järjestämisvastuu siirtyisi Liikenne- ja viestintävirastolle, voisi myös yrittäjäkokeen valtakunnallinen kattavuus parantua.

Lisäksi tilanteessa, jossa sama koulutusorganisaatio toimii sekä koulutuksen että kokeen järjestäjänä, on vaikeaa tehokkaasti valvoa, missä määrin koulutus tähtää lähinnä kokeen läpäisyyn, eikä riittävässä määrin huomioi alalla käytännön työssä tarvittavien taitojen hallintaa. Vaikka Liikenne- ja viestintävirasto on määräyksessään¹³ määrittänyt sekä koulutuksen että kokeen suorittamisesta, sisällöstä ja arvioinnista, määräys ei takaa sitä, että koulutukset ja kokeet olisivat keskenään tasavertaisia ja mittaisivat todellisuudessa alalla vaadittuja asioita. Liikenne- ja viestintävirasto ei tällä hetkellä voi tehokkaasti vaikuttaa siihen, minkälaisia kokeita tai mitä asioita koe mittaa, kun virastolla ei ole vastuuta kokeen järjestämisessä.

Vilpillinen toiminta kokeessa

Liikennepalvelulain 246 a § koskee taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koesuorituksessa todettua vilppiä. Pykälän 1 momentin mukaan, jos taksinkuljettajan kokeeseen tai 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. Koesuorituksen keskeyttäminen vilpin takia koskee siis molempia kokeita.

Tälläkin hetkellä on kuitenkin tilanteita, jossa vilppiä on havaittu siten, että kokeen suorittaja on ehtinyt suorittaa kokeen loppuun ennen kuin asiaan on ehditty puuttumaan. Tällöin ei nykysääntelyn mukaisesti voida puuttua vilpillisesti suoritettujen kokeiden hyväksyntään. Olisikin tarkoituksenmukaista, että myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voitaisiin asettaa seuraamuksia.

Koetilanteen kameravalvonta on ollut käytössä kaikissa teoriakoetiloissa 1.1.2023 alkaen. Tämä on tarkoittanut käytännössä sitä, että palveluntuottajan henkilökunta on seurannut teoriakokeiden suorittamista näytöltä ja puuttunut suorittamiseen kokeen aikana, jos ovat

¹³ Traficomien määräys taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta (TRA-FICOM/391032/03.04.03.00/2020).

LUONNOS

havainneet vilpillistä toimintaa. Jälkikäteen vilppiä ei ole pystynyt kameroista enää toteamaan, sillä kameravalvonta ei ole ollut tallentava. Toukokuun alusta 2024 alkaen on otettu käyttöön tallentava kameravalvonta, jolloin voidaan mahdollinen vilpillinen toiminta havaita myös jälkikäteen. Tallentava kameravalvonta on otettu käyttöön kuljettajantutkimnon teoriakokeissa, taksinkuljettajan teoriakokeissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyskokeissa, vaarallisten aineiden ADR-ajolupa- ja turvallisuusneuvonantajan kokeissa sekä liikennerytittäjäntutkimnon teoriakokeissa. Henkilötietojen käsittely perustuu yleisen tietosuojasetuksen (EU) 2016/679 6 artiklan 1 kohdan e alakohtaan ja tietosuojalain sitä tarkentavaan 4 §:n 1 momentin 2 kohtaan. Tallentavan kameravalvonnan käyttöönoton taustalla vaikuttaa myös Eduskunnan oikeusasiamiehen päätös EOAK/4451/2021 koskien kuljettajantutkimnon ajokokeen kuvaamista, jossa eduskunnan apulaisoikeusasiamies puolsi kuvaamista vedoten oikeusturvaan.

Laissa vaarallisten aineiden kuljetuksesta (541/2023) on lisäksi mahdollistettu jälkikäteen vilpin hylkäys lain 145 §:n mukaisesti. Pykälässä säädetään, että ADR-ajolupakoetta koskeva koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Jälkikäteen puuttuminen vilppiin tallenteiden avulla vähentää myös virhetulkintoja kokeen aikaisesta vilpistä. Mahdollisuus asettaa kuuden kuukauden koekielto kokeeseen ilmoittautuessa väärän henkilöllisyyden antamisen perusteella ehkäisee ns. stunttien käyttämisen kokeessa, eli tilanteita, joissa koesuorituksen tekee joku toinen, kuin kokeeseen ilmoittautunut. Ilmiönä stunttien käyttäminen on kasvava ja aiheuttaa paljon ylimääräistä työtä koepaikoilla. Vaikka henkilöllisyyden tarkistamiseen on panostettu ja palveluntuottajaa on koulutettu viime vuosina, on kuitenkin olemassa mahdollisuus, että kokeen suorittaa vilpillisesti toinen henkilö. Jälkikäteen vilpin huomioiminen mahdollistaisi sen, että tällaisissa tilanteissa kokeeseen ilmoittautuneelle henkilölle voitaisiin vielä ilmoittautumisen jälkeenkin asettaa seuraamuksia.

Liikennepalvelulain vilppiä koskevan 246 a §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua taksinkuljettajan kokeeseen henkilölle, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa. Koska taksinkuljettajan kokeen järjestäjänä toimii palveluntuottaja, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä, kokeen järjestäjän tulee lähettää tiedot havaitusta vilpillisestä toiminnasta Liikenne- ja viestintävirastolle. Kyseinen momentti ei koske yrittäjäkokeessa todettua vilppiä. Säännöksen esitöissä on todettu, ettei yrittäjäkokeessa todetusta vilpistä ollut mahdollista asettaa tehokasta määräaikaista kieltoa osallistua yrittäjäkokeeseen, koska yrittäjäkokeen järjestämisestä vastaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä yksityinen koulutusorganisaatio. Näillä yksityisillä koulutusorganisaatioilla ei ole pääsyä viraston 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 kokeilaiden tietoihin. Jos kokeen järjestäminen asetettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle, myös tämä ristiriitaisuus poistuisi, kun pykälän 2 momentin mukaista karenssia voitaisiin soveltaa myös yrittäjäkokeessa tapahtuneeseen vilppiin.

2.2 Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu

Taksien valvonta ja tunnistaminen ovat erittäin merkittäviä taksialan luotettavuuden näkökulmasta. Kuluttajien on voitava luottaa istuessaan ajoneuvoon, jonka katolla on

LUONNOS

taksivalaisin, että kyseessä on oikea taksi, jolla on luvat kunnossa. Taksiajoneuvolla tarkoitetaan luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityä ajoneuvoa, jota käytetään taksiliikenteessä.

Ajoneuvon rekisteröiminen luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja rekisteritunnuksen liittäminen taksiliikennelupa

Liikennepalvelulain 17 § koskee liikenteessä käytettävää ajoneuvoa. Pykälän 1 momentissa edellytetään, että taksiliikenneluvan haltijan on huolehdittava siitä, että ajoneuvo on rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö. Tämä koskee taksiliikenneluvan haltijan lisäksi myös henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijoita. Pykälän 2 momentin mukaan henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan on lisäksi huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa liikenteessä käytettävä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja että se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Tämä 2 momentti ei tällä hetkellä koske taksiliikenneluvan haltijoita.

Liikennepalvelulain 216 §:ssä säädetään liikenneasioiden rekisteristä. Pykälän mukaan liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja liikennevälineistä eli ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista, toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta ja liikenteeseen liittyvistä henkilöluvista. Liikenneasioiden rekisteri pitää sisällään useita erilaisia järjestelmiä, esim. liikennelupajärjestelmä (LILJA) ja ajoneuvotietojärjestelmä (ATJ). LILJA:n tietosisällöstä säädetään liikennepalvelulain 216–220 §:ssä. LILJA sisältää tiedot mm. voimassa olevista liikenneluvista, luvanhaltijoiden nimistä, Y-tunnuksista ja liikenteestä vastaavista henkilöistä. LILJA:ssa on lisäksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan mukaiset tiedot mm. niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, jotka luvanhaltijalla on käytössään, vakavien yhteisön sääntöjen rikkomusten lukumäärä, luokka ja tyyppi, joista on annettu tuomio tai määrätty seuraamus viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana. Ajoneuvotietojärjestelmän sisällöstä säädetään liikennepalvelulain 219 §:ssä ja 221 §:ssä. Näihin tietoihin kuuluvat mm. rekisterinumero, ajoneuvon kaupalliset ja tekniset tiedot, katsastustiedot, viranomaistarkastustiedot, omistaja-/haltijatiedot ja ajoneuvon käyttöönottotiedot.

Tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoille velvollisuus ajoneuvon rekisteröimiseen luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan lisättiin liikennepalvelulakiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (EY) 1071/2009, muutosasetuksen (EU) 2020/1055 kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä. Henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävän moottorikäyttöisen ajoneuvon on tullut olla 21.5.2022 alkaen luvanhaltijan tai palveluntarjoajan yksinomaisessa hallinnassa, ja merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Muutoksen taustalla oli tavoite siitä, että kansallisissa sähköisissä rekistereissä olevat liikenteenharjoittajia koskevat tiedot olisivat mahdollisimman täydellisiä ja ajantasaisia, jotta kansalliset valvontaviranomaiset saisivat riittävän kuvan liikenteenharjoittajista ja pystyisivät kohdentamaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen vaatimaa kansallista ja rajat ylittävää valvontaa.

Henkilö- ja tavaraliikenteessä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (1071/2009) 5 artiklan mukaan (sijoittautumisvaatimus) kun lupa on myönnetty, yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava käytössään yksi tai useampi ajoneuvo, joka on rekisteröity tai otettu liikenteeseen ja jonka käytölle on annettu lupa kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti siitä riippumatta, omistaako yritys nämä ajoneuvot täysin vai pitääkö se niitä hallussaan esimerkiksi lunastusoikeuden käsittävällä vuokrasopimuksella taikka vuokra- tai leasingsopimuksella. Tämä kirjaus mahdollistaa henkilö- ja tavaraliikennettä harjoittavalle yritykselle myös vuokratilustalon käytön. Tällöin omistajana voi olla toinen taho (esim.

LUONNOS

rahoitusyhtiö) ja ajoneuvon haltijana liikenneluvan haltija. Tämä on varsin yleinen käytäntö nykyisten henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden keskuudessa. Kansallisesti haltijuuden perusmääritelmä on ajoneuvolain (2021/82) 2 §:n 15 kohta, jossa määritetään, että ajoneuvon haltijalla tarkoitetaan luonnollista tai oikeushenkilöä, joka ei ole ajoneuvon omistaja ja jolle ajoneuvon pääasiallinen käyttö on siirtynyt tai jonka käyttöön ajoneuvo on yli 30 päivän ajaksi luovutettu sopimuksen perusteella.

Termi yksinomainen hallinta ei liikennepalvelulain 17 §:ssä tarkoita sitä, että ajoneuvolla voisi olla vain yksi omistaja tai haltija. Yksinomainen hallinta tarkoittaa sitä, että vain yksi luvanhaltija voi olla ajoneuvon *käyttäjänä* kerrallaan. Ajoneuvon omistajana tai haltijana voi olla useampiakin henkilöitä, yrityksiä tai luvanhaltijoita. Lainsäädännössä ei ole myöskään suoraa estettä sille, että ajoneuvon omistaisi yksi luvanhaltija ja sen haltijana olisi toinen luvanhaltija. Käytännössä tällaiset tilanteet ovat kuitenkin hyvin harvinaisia. Ajoneuvon haltijatietoja ei voi muuttaa Liikenne- ja viestintäviraston sähköisessä asiointipalvelussa muu kuin sen omistaja. Ajoneuvon haltija voi muuttaa näitä tietoja vain, jos saa ajoneuvon omistajalta muutoksen tekemistä varten varmenteen.

Kirjaamalla liikenneasioiden rekisteriin ajoneuvo luvanhaltijan tai rekisteröitymisvelvollisen palveluntarjoajan yksinomaiseen hallintaan varmistetaan kuljetusyrityksen merkittävän tuotantovälineen, eli ajoneuvon, liittäminen yrityksen liiketoimintaan. Yksi keskeinen osa yritysverotusta on yrityksen käyttöomaisuuden poistot, jotka tehdään käyttöomaisuuden laskennallisesta kulumisesta. Velvoitteella rekisteröidä moottorikäyttöinen ajoneuvo henkilö- ja tavaraliikenneluvanhaltijan hallintaan, tavoitteena oli parantaa valvontaviranomaisten valvontaedellytyksiä liittää palveluntarjoaja liikenteessä käytettyyn ajoneuvoon.¹⁴ Velvoitteen tavoitteena oli, että yrityksen tuotannontekijä kytketään sen toimintaan, mikä tarkoittaa kytkentää yrityksen kirjanpitoon ja verotukseen sekä näiden valvontaan. Tämä velvoite olisi merkittävä parannus myös taksiliiketoiminnan verovalvonnassa sekä riskiperusteisen valvonnan kohdentamisessa. Mutta koska EU:n liikenteenharjoittaja-asetus ja sen kansallinen täytäntöönpano koskivat ainoastaan henkilö- ja tavaraliikenneluvan alaista ammatinharjoittamista ja 16 §:ssä tarkoitettua ammattimaista tavaraliikenteen harjoittamista koskevaa lainsäädäntöä, niin rekisteröitymisvelvollisuudesta rajattiin ulkopuolelle kansallisen taksiliikenneluvan alaiset ammatinharjoittajat. Laissa ei tällä hetkellä velvoiteta taksiliikenne luvanhaltijoita rekisteröimään käytössään olevia ajoneuvoja liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan, eikä yrityksen tuotannontekijää (ajoneuvoa) ole kytketty yrityksen verotukseen eikä kirjanpitoon.

Elinkeinoverotuksessa yrityksen myyntituotoista vähennetään elinkeinoverolain mukaiset kulut, ja jäljelle jää tulos, josta yritys maksaa verot. Elinkeinoverovähennyksinä taksirytyksessä voidaan vähentää mm. palkkakuluja, rengaskuluja, polttoainekuluja, vakuutusmaksuja, huolto- ja korjauskuluja jne. Jos ei tiedetä, mihin autoon nämä kulut kohdistuvat, ja kohdistuvatko ne ylipäänsä elinkeinotoimintaan, taksiliikenneluvan haltija voi tällä hetkellä periaatteessa yrittää vähentää elinkeinoverovähennyksenä mitä tahansa, esimerkiksi oman henkilökohtaisen autonsa kuluja. Tai käyttää taksina käytettävää ajoneuvoa yrittäjän omiin ajoihin ja laittaa näitä kuluja myös elinkeinoverovähennyksenä verotukseen. Tällä hetkellä tämä on käytännössä mahdollista, kun taksina käytettävä ajoneuvo ei ole miltään osin liitettyä liikenneluvalla.

Taksiliiketoiminnassa yrittäjän omasta käytöstä seuraavat kulut, esim. polttoainekulut, oikaistaan oman käytön osuutena verotuksessa, koska ne eivät ole elinkeinoverolain mukaan

¹⁴ HE 194/2021 vp s.88

LUONNOS

vähennyskelpoisia elinkeinoverotuksessa. Yritystoiminnassa toimialasta riippumatta on kyettävä luotettavasti selvittämään yrityksen liikevaihto ja se, mitä yritys esittää elinkeinoverovähennyksen perusteena. Tässä tuotannontekijän yhdistäminen yritykseen on keskeistä. Taksitoimialalla tämä tarkoittaisi ajoneuvon yhdistämistä yrityksen hallintaan. Tämä korostuu toimialoilla, missä kassavirta yhdestä palvelusuoritteesta on kohtuullisen pientä, kuten esim. taksialalla.

Verovalvonnallisesti nykyisellä lainsäädännöllä on hankala selvittää, millä ajoneuvolla taksiliiketoimintaa on harjoitettu, joten ajoneuvoon liittyviä kuluja ei verovalvonnassa voida tällä hetkellä aukottomasti tarkastaa. Taksiliiketoiminnassa nimenomaan ajoneuvo on sen tuotannontekijä, josta muodostuu kuluja, jotka ovat mm. elinkeinoverotuksessa vähennyskelpoisia, mikäli tuotannontekijä on elinkeinotoimintaan liittyvässä käytössä. Samasta syystä tuotannontekijän käyttö esim. omaan käyttöön on eriteltävä eli taksiliikenteessä ajoneuvolla ajatut omat ajot, ja tästä yrittäjä joutuu maksamaan eräänlaista korvausta.

Asiaan liittyy myös poliisin suorittama valvonta. Laki mahdollistaa tällä hetkellä sen, että luvanhaltija voi käyttää kenen tahansa omistamaa tai haltijuudessa olevaa ajoneuvoa, kunhan ajoneuvo on merkitty luvanvaraiseksi. Käytännössä on erittäin hankala selvittää sitä, kuka tilanteessa oikeasti harjoittaa liikennettä, ja ovatko luvat kunnossa. Koska takseina käytettäviä ajoneuvoja ei tarvitse rekisteröidä muutoin kuin luvanvaraiseksi, tällä hetkellä ei ole myöskään tarkasti tiedossa, kuinka paljon ammattimaisessa taksiliikenteessä on käytössä ajoneuvoja. Taksien tarkka lukumäärä helpottaisi mm. taksiliikenteen kustannusindeksin laskennassa, taksiliikenteen markkinaseurannassa, sekä tietysti huoltovarmuuden ja varautumisen määrittämisessä. Lukumäärää voidaan tällä hetkellä selvittää erillisellä haulilla rekisteristä ja manuaalisella seulonnalla, mutta tulokset eivät silti ole täysin varmoja.

Sen lisäksi, että henkilö- ja tavaraliikenneluvanhaltijoiden tulee rekisteröidä ajoneuvot yksinomaiseen hallintaan, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan mukaisesti kansallisissa sähköisissä rekistereissä tulee myös olla merkittynä niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, jotka yrityksellä on käytettävissään.¹⁵ Asetuksen sanamuoto velvoittaa jäsenmaita, eikä suoraan yrityksiä. Käytännössä, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi täyttää asetuksen veloitteen, on sen saatava tämä tieto yrityksiltä. Tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoiden on pidettävä moottoriajoneuvojen tiedot ajan tasalla liikenneluparekisterissä. Nämä tiedot on oltava kaikkien EU-jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä, ja esimerkiksi liikenneluvan voimassaolo voidaan tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella. Tästä ei kuitenkaan ole säädetty liikennepalvelulaissa yrityksille täsmällistä velvoitetta. Oikeusvarmuuden kannalta olisi kuitenkin parempi, että yrityksille asetettavasta veloitteesta olisi säädetty selvästi liikennepalvelulaissa.

Velvoite tarkoittaa käytännössä sitä, että tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoiden tulee sähköisessä rekisterissä kytkeä käytössään olevat ajoneuvot liikenneluvalleen. Kyseessä on rekisteriin tehtävä yksinkertainen kytkös.¹⁶ Jotta rekisteritunnuksen voi kytkeä liikenneluvalle, on ensin huolehdittava siitä, että liikenneluvan haltija on edellä kuvatuin tavoin liikennerekisterissä merkitty ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi. Vasta tämän jälkeen rekisteritunnuksen voi rekisterissä liittää liikenneluvalle. Tämä estää sellaisten rekisteritunnusten liittäminen luvalle, jotka eivät ole luvanhaltijan hallinnassa.

¹⁵ Veloitteeseen liittyy myös ns. ERRU-tietojenvaihto, 2016/480 liite II: ERRU-toiminnot

¹⁶ <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/tavara-ja-linja-autoliikenteen-harjoittaja-liita-ajoneuvot-liikennelupa-uudessa>

LUONNOS

Koska vaatimus rekisteröidä ajoneuvo liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan ei tällä hetkellä koske taksiliikenneluvan haltijoita, taksiliikenneluvan haltijoilla ei ole myöskään velvoitetta liittää ajoneuvo liikennelupaansa. Mikäli jatkossa velvoite rekisteröidä ajoneuvo taksiliikenneluvan yksinomaiseen hallintaan koskisi myös taksiliikenteen luvanhaltijoita, myös liityntää koskeva velvoite tulisi koskea taksiliikenteen luvanhaltijoita. Mikäli taksiliikennelupa olisi kytketty ajoneuvoon, poliisin tienvarsivalvonta tehostuisi olennaisesti, kun luvanhaltijan (ja luvan) perustiedot olisivat suoraan näkyvissä rekisterissä. Samoin, jos taksiliikenteessä toimisi ajoneuvo, johon ei kytkeytyisi lainkaan voimassa olevaa taksiliikennelupaa, tällaiset pimeät taksit olisi huomattavasti helpompi ottaa kohdennettuun valvontaan ja tarkastukseen.

Vaikka tällä hetkellä taksina voi käyttää ajoneuvoa, joka on luvanvaraiseksi ilmoitettu, mutta jonka ei tarvitse liittyä luvanhaltijaan, niin vain n. alle viidellä prosentilla henkilöautomallisten taksien rekisteriin merkityistä omistajista tai haltijoista ei ollut selkeää kytköstä taksiliikennelupaan maaliskuun lopussa 2023.¹⁷ Lukuna 5 % on vertailuhetkellä tarkoittanut reilua 600 ajoneuvoa. Liikenne- ja viestintäviraston suorittaman markkinaseurannan vuosiseurantatietojen 2022 tulosten perusteella 365 luvanhaltijaa oli käyttänyt taksiliikenteen harjoittamiseen ajoneuvoa, jota käyttää myös joku toinen luvanhaltija. Kyselyyn vastanneista luvanhaltijoista oli näin n. 6 %:lla ollut kytkös ajoneuvoon, jota on käyttänyt kaksi tai useampi yritys. Välytyskeskusten ja suurten taksiyritysten vuosina 2022 ja 2023 toimittamien kuukausiseurantatietojen mukaan useamman luvanhaltijan käyttämiä ajoneuvoja oli 7,5–13 % kaikista ilmoitetuista ajoneuvoista, ja n. 1 400–2 070 toimijalla oli ollut kytkös ajoneuvoon, jota oli käyttänyt myös jokin toinen toimija. Markkinaseurantatiedon perusteella ei kuitenkaan kyetä selvittämään sitä, onko ajoneuvoa käytetty jatkuvasti eri luvanhaltijoiden toimesta ammattimaisen liikenteen harjoittamiseen vai onko ajoneuvon haltija vaihtunut vuoden aikana. Kovinkaan yleistä ei liene se, että samaa autoa käyttää kaksi tai useampi luvanhaltijaa samanaikaisesti, sillä eri luvanhaltijoiden tulee luonnollisesti huolehtia mm. auton tunnistumerkinnöistä sisätiloissa (luvanhaltijan nimi- ja yhteystiedot), hintamerkinnöistä sekä maksupäätelaitteista. Mutta koska tällä hetkellä laissa ei ole velvollisuutta liittää taksiliikennelupaa ajoneuvoon, ei tarkkoja lukuja pystytä arvioimaan.

Julkiset liikennelupatiedot

Tällä hetkellä Liikenne- ja viestintävirasto tarjoaa sähköisen palvelun, josta voi tarkistaa julkiset liikennelupatiedot. Palvelusta saa tiedot voimassa olevista Suomessa myönnettyistä henkilö-, tavara- ja taksiliikenneluvista sekä tavara- ja taksiliikenteen harjoittamista koskevista ilmoituksista. Palvelu on maksuton ja palveluun pääsee kirjautumaan Liikenne- ja viestintäviraston sivuilta.¹⁸ Palvelun käyttö edellyttää kirjautumista liikenteen oma-asiointi palveluun sekä vahvaa tunnistautumista esimerkiksi pankkitunnuksilla. Haun voi tehdä luvanhaltijan nimen, yrityksen Y-tunnuksen tai lupalumeron perusteella.

Liikenne- ja viestintäviraston palvelussa on mahdollista tarkastella myös ajoneuvon tietoja. Palvelussa voi hakea rekisteritunnuksella tai valmistenumeraalilla veloituksetta minkä tahansa liikenneasioiden rekisteriin merkityn ajoneuvon osalta muun muassa tekniset tiedot, katsastustiedot ja verotiedot. Ajoneuvon omistaja- ja historiatiedot ovat maksullisia. Näytettävissä tiedoissa on mukana myös ajoneuvon käyttötarkoitustieto. Luvanvaraista liikennettä harjoitettaessa käyttötarkoitukseksi tulee merkitä "luvanvarainen".

¹⁷ Liikenne- ja viestintävirasto, [Taksiliikemarkkinoiden tilannekuva](#). Julkaistu 28.6.2023.

¹⁸ Palveluun pääsee Traficomin sivuilta osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/julkiset-liikennelupa-ja-ilmoitustiedot>

LUONNOS

Mikäli jatkossa liikennelupa ja ajoneuvo olisivat liikenneasioiden rekisterissä yhdistettyinä toisiinsa, olisi myös julkista rekisteriä mahdollista laajentaa. Liikenne- ja viestintäministeriö on yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa selvittänyt mahdollisuutta parantaa matkustajien turvallisuutta laajentamalla julkisesti saatavilla olevaa tietoa taksiliikenteen harjoittajista. Sähköisen julkisen kyselyn avulla kuluttajakin voisi esim. tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella, onko kyseinen ajoneuvo ilmoitettu käytettäväksi taksiliikenteessä, mikä yritys kyseisellä ajoneuvolla taksiliikennettä harjoittaa ja onhan toimijalla voimassa oleva taksiliikennelupa. Samat tiedot voisi tarkastaa myös muiden liikennelupien osalta.

Taksikilpi

Suomessa ei ole erityistä värillistä taksien rekisterikilpeä (taksikilpi), vaan taksiliikenteessä Suomessa käytettävissä ajoneuvoissa on ajoneuvojen tavallinen rekisterikilpi. Suomessa ei siis fyysisen rekisterikilven ominaisuuksista ole tunnistettavissa, onko ajoneuvo taksiliikennekäytössä. Nykytilassa kuluttajat tunnistavat ajoneuvon taksiksi sekä taksivalaisimesta että ajoneuvossa nähtävillä olevista hinta- ja lupatiedoista.

Erillinen taksikilpi on käytössä muun muassa Ruotsissa. Ruotsissa taksikilpi toimii merkinä siitä, että kyseisten taksiliikenteen toimijalta on viranomaisen toimesta tai muutoin tarkistettu tietyt kriteerit, jotta taksikilvet on voitu ajoneuvolle luovuttaa. Taksikilvet auttavat osaltaan erottamaan taksit muusta liikenteestä vastaavalla tavalla kuin taksivalaisin, mutta olettavasti varmemmin, sillä taksikilven luovuttaa viranomainen, kun taas taksikuvun luvanhaltija ostaa ilman viranomaisen tarkistusta. Taksikilpien käyttöä tulee valvoa, jotta varmistetaan edellytysten säilyminen ja estetään rekisterikilpien väärinkäyttöä sekä varmistetaan, että taksikilpi on selkeä indikaatio kuluttajille siitä, että taksiyrityksen asiat ovat kunnossa. Tämän hallituksen esityksen tavoitteena on lisätä taksialan luottamusta ja taksien tunnistamisen luotettavuuden parantaminen taksikilvillä tukisi tätä tavoitetta. Olisi kuitenkin huolehdittava tehokkaalla valvonnalla ja sanktioinnilla siitä, että taksikilpiä väärinkäytettäisiin mahdollisimman vähän. Väärinkäytökset rapauttaisivat taksikilpien luomaa luottamusta.

Suomessa ei ole olemassa hallinnollisia prosesseja tai säädöksiä, joilla erillisiä taksikilpiä voitaisiin myöntää tai niiden käyttöä valvoa. Tästä syystä Suomessa ei myöskään tällä hetkellä synny taksikilpiin liittyviä kustannuksia viranomaisille tai alan toimijoille tai kilpiin liittyvää hallinnollista taakkaa. Suomen nykyinen malli, jossa taksit käyttävät tavallisia rekisterikilpiä on hallinnollisesti varsin kevyt kaikille osapuolille. Se mahdollistaa ajoneuvon käytön taksiliikenteessä ilman rekisterikilpien vaihtoa ja siihen liittyviä suoria ja epäsuoria kustannuksia yhteiskunnalle. Kevyt menettely helpottaa taksiliikenteen aloittamista, mutta taksien rekisterikilvillä ei pystytä erottamaan takseja muusta liikennevirrasta. Suomessa taksi tulee rekisteröidä luvanvaraiseen käyttöön, mikä on ajoneuvon omistajan tai haltijan tekemä ilmoituksenvarainen muutosrekisteröinti. Tämän yhteydessä ei kuitenkaan tarkisteta taksiliikenteen mahdollistavan liikenneluvan voimassaoloa. Ajoneuvon muuttaminen taksikilvelliseksi vaatisi uudenlaisen rekisterikilpiin liittyvän muutosrekisteröinnin, jossa myös liikenneluvan voimassaolo tarkistettaisiin. Jotta taksikilpien luoma luotettavuus kuluttajille säilyisi, tulisi taksikilpien käytön valvonta ja väärinkäytön sanktiointi säätää tehokkaaksi ja vaikuttavaksi.

Suomessa ei ole käytännön kokemuksia sellaisesta toiminnasta, jota voisi verrata suoraan taksikilpien myöntämiseen ja valvontaan. Diplomaattikäyttöön tosin myönnetään sinisiä rekisterikilpiä, mutta niiden määrä on vähäinen ja myöntämismenettelyt poikkeuksellisia. Diplomaattikilvet myönnetään ulkomaanedustuston hakemuksesta ja ulkoministeriön puollon

LUONNOS

perusteella suoraan Liikenne- ja viestintävirastosta. Diplomaattikilpien valvontakaan ei työllistä Suomen viranomaisia. Diplomaattikilpien menettelyt eivät siis ole hyvä vertailukohta, vaikka näennäisiä yhtymäkohtia voisi olla. Vertailua tulee tehdä nykytilan, jossa toimintaa ei ole lainkaan, ja tavoitetilan, jossa luotaisiin kokonaan uutta viranomaistoimintaa, välillä. Taksikilpien säätäminen Suomen lainsäädäntöön vaatisi kilpien luovuttamisen, kiinnittämisen, käytön ja valvonnan sääntöjen säätämistä ja toimeenpanoa. Toimeenpano ja etenkin tehokas valvonta vaatisivat muutoksia tai lisäyksiä nykyisiin viranomaisten kuten Liikenne- ja viestintäviraston ja poliisin toimintaprosesseihin ja tietoteknisiin ratkaisuihin.

Nykytilassa rekisterikilvistä ja rekisteritunnuksesta säädetään ajoneuvolain (82/2021) 99 §:ssä, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin rekisterikilpien antamisesta, rekisteritunnuksen sisällöstä ja kilpien väristä sekä rekisteritunnuksen määräytymisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset rekisteröinnissä käytettävistä lomakkeista sekä rekisterikilpien mitoista ja muista teknisistä ominaisuuksista. Lisäksi pykälässä säädetään ensirekisteröitävälle tai liikennekäyttöön otettavalle ajoneuvolle annettavista rekisterikilvistä, joissa on ajoneuvon yksilöivä rekisteritunnus. Ajoneuvolle annetaan ensirekisteröinnin yhteydessä automaattisesti niin sanottu EU-kilpi seuraavana vapaalla olevalla rekisteritunnuksella. Uusille ennakoilmoitetuille ajoneuvoille kilpi toimitetaan jo maahantuonnin yhteydessä, mutta rekisterikilven saa myös rekisteröivältä katsastusasemalta ensirekisteröinnin yhteydessä. Käytetyn ajoneuvon rekisterikilpiä voi vaihtaa eri syistä. Esimerkiksi, jos rekisterikilpi tai -kilvet anastetaan, tulisi vaihtaa rekisteritunnus, jolloin annetaan seuraava vapaa rekisteritunnus ja tunnuksen vaihto käsitellään rekisteröivällä katsastustoimipaikalla. Ajoneuvolle voi hakea maksullista erityistunnusta tai lisäkilpeä Liikenne- ja viestintävirastolta. Erityistunnus on hakijan omalla kirjain- ja numeroyhdistelmällä oleva rekisterikilpi ja lisäkilpi yleensä on auton kolmas kilpi, jos esimerkiksi peräkoukkuun asennettava pyöränkuljetusteline peittää ajoneuvon alkuperäisen kilven. Kilvet noudetaan rekisteröivältä katsastustoimipisteeltä. Taksikilpi olisi poikkeuksellinen rekisterikilpi, joka tilattaisiin ja vaihdettaisiin ajoneuvolle, jolle on jo annettu tavallinen rekisterikilpi.

Ajoneuvolain 100 §:ssä säädetään rekisterikilpien kiinnittämisestä ajoneuvoon. Ajoneuvoa varten annettuja rekisterikilpiä ei saa kiinnittää ajoneuvoon ennen kuin ajoneuvo on ensirekisteröity. Lisäksi pykälä sisältää tarkempia säännöksiä muun muassa rekisterikilpien määrästä ja paikasta ajoneuvossa sekä kilven näkyvyydestä. Pykälän nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin rekisterikilpien kiinnittämisestä. Rekisterikilpien käytöstä säädetään ajoneuvolaissa 101 §:ssä. Pykälän mukaan ajoneuvossa ei saa käyttää eikä siihen kiinnittää muita kuin siihen kuuluvat rekisterikilvet tai siirtomerkit eikä muita sellaisia kilpiä taikka kirjain- tai numeroyhdistelmiä, jotka harhauttavasti muistuttavat rekisterikilpeä tai -tunnusta, siirtomerkkiä tai jonkin valtion kansallisuustunnusta. Lisäksi pykälässä on säännökset väliaikaisen kilven käyttämisestä ja siitä, että kilven on oltava liikenteessä vaikeudetta luettavissa. Edellä mainittujen säädösten rikkomisesta on säädetty sakkorangaistus ajoneuvolain 194 §:n 1 momentin 4 kohdassa. Edellä mainitut säädökset tulisi koskea myös taksikilpiä ja niiden väärinkäyttöä eli taksikilpiä saisi käyttää vain, jos säädetty taksikilpien käytön edellytykset täyttyvät.

Taksikilpien valvonta toisi täysin uuden elementin taksiliikenteen valvontaan. Taksikilpien valvontaa tulisi tehdä sekä osana nykyistä liikenteenvalvontaa ja kun taksiliikenteessä eli luvanvaraisessa liikenteessä käytettävä ajoneuvo esitetään määräaikaikatsastukseen. Vuotuisessa määräaikaikatsastuksessa tarkistetaan pääasiassa ajoneuvoteknisiä vaatimuksia, mutta myös muita vaatimuksia. Esimerkiksi ajoneuvolain 153 §:n mukaisesti katsastusta ei saa suorittaa loppuun, jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty tai vakuuttamisvelvollisuuteen liittyy tiettyjä laiminlyöntejä. Näissä tilanteissa määräaikaikatsastuksessa valvotaan ajoneuvon käyttökieltoa, josta on säädetty

LUONNOS

kyseessä olevassa pykälässä. Tieto käyttökiellosta näkyy liikenneasioiden rekisterissä ja on todettavissa yksiselitteisesti tietojärjestelmästä. Pykälässä säädetään myös poikkeuksista, miten voi tarvittaessa todistaa maksun tai veron suorittaminen. Määräaikauskatsastuksessa ei tarkisteta tänä päivänä liikennelupien voimassaoloon liittyviä sääntöjä, joten säännöt liittyen taksikilpien edellytyksiin olisivat kokonaan teemallisesti uusia katsastuksessa tarkistettavia tietoja. Lisäksi valvonnan kannalta keskeistä on, että liikennettä valvovat viranomaiset (poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli) voisivat liikennevalvonnassa tunnistaa helposti ne taksikilvet (1. taksiautot), joilla käytön edellytykset syystä tai toisesta eivät täyty. Olisi toteutettava malli, jossa taksiautot, joilla on taksikilvet, mutta eivät enää täytä niiden edellytyksiä, olisivat suoraan lain nojalla käyttökiellossa. Ajoneuvon käyttökielto, jos taksikilpien edellytykset eivät enää täytyisi, toimisi ennaltaehkäisevänä elementtinä ja loisi toisaalta tehokkuutta valvontaan antamalla mahdollisuuden puuttua taksikilpien väärinkäyttöihin. Valvovien viranomaisten tulisi arvioida tarvetta kehittää tarkoituksenmukaisia valvonnan käytännön menetelmiä säädösten luomissa puitteissa.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ajoneuvojen rekisteröinnistä Suomessa ja valmistuttaa viralliset rekisterikilvet. Kilpien toimittaja hankitaan julkisella kilpailutuksella määräajaksi ja kilpitoimittaja toimittaa kaikki eri kilpityypit. Tällä hetkellä valmistetaan kaikkiaan 28 erilaista kilpityyppiä, joilla on eri ominaisuuksia kuten väri ja koko. Kilven pohjavärejä eri kilpityypeissä on valkoinen, keltainen, musta ja sininen. Yksittäisen ajoneuvon kilpityypin määrittää pääasiassa ajoneuvoluokka, mutta myös rekisterikilven paikan koko vaikuttaa tarvittavaan kilpeen. Kilpailutuksella Liikenne- ja viestintävirasto on saanut pidettyä rekisterikilpien hinnan maltillisena. Taksikilpiä ei ole huomioitu kilpitoimittajan kilpailutuksessa, ja koska takseina saa käyttää eri ajoneuvoluokkia, jokaisesta ajoneuvoluokasta tulisi olla saatavilla myös taksikilpi. Tämä vaade tulisi huomioida seuraavassa toteutettavassa kilpikilpailutuksen sisällössä, mikäli taksikilvet otettaisiin käyttöön Suomessa. Viraston kilpailutettava nykyinen kilpisopimus päättyy vuonna 2026 ja uusi sopimus on kilpailutettava siten, että se tulee voimaan 1.1.2027.

Puolustusvoimien ajoneuvoilla (sotilajoneuvoilla) ja Ahvenmaalle rekisteröidyillä ajoneuvoilla on omat kilpensä, joista ei säädetä ajoneuvolaissa.

Seuraamukset hinnoittelun vastaisesta toiminnasta

Kuluttajien luottamus taksialaan liittyy osaltaan myös hinnoittelun luotettavuuteen. Markkinaehtoisessa liikenteessä taksimatkat voidaan hinnoitella vapaasti, mutta oleellista on, että hintatiedot ilmoitetaan selkeästi ennen matkan alkamista. Liikennepalvelulain 152 § 1 momentin mukaan henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava kuluttajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla. Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa ennen matkan alkamista.

Pykälän 3 momentissa säädetään myös esimerkkimatkan hinnasta. Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tieto esimerkkimatkan hinnasta. Esimerkkimatkan hinta on sellaisen matkan arvonnäköalainen hinta, jonka pituus on 10 kilometriä, ja joka kestää 15 minuuttia. Myös esimerkkimatkan hinta on esitettävä siten, että se on helposti matkustajan havaittavissa ennen matkan alkamista. Momentissa säädetään myös Liikenne- ja viestintäviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä hintatietojen ja

LUONNOS

esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta. Hintatietojen ilmoittamisesta 1 ja 3 momentin vastaisesti tai muutoin puutteellisesti ei ole asetettu liikennepalvelulaissa suoria seuraamuksia.

Velvollisuus hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan antamiselle ennen matkan alkamista on säädetty luvanhaltijan ja välityspalvelun tarjoajan vastuulle, eikä taksinkuljettajalle ole asetettu velvollisuuksia hinnan ilmoittamisesta. Ennalta tilatuissa kyydeissä kyydin hinta määräytyy sovelluksen tai muun tilauskanavan mukaisesti tai luvanhaltijan erillisen hinnaston mukaisesti ja hintatiedot ilmoitetaan joko sovelluksessa tai taksirytyksen verkkosivuilla. Tilatessa matkan ennakkoon kuluttaja sitoutuu palveluntarjoajan hinnoitteluun, jolloin autoon astuessaan kuluttajalla tulisi olla jo käsitys hinnasta, jos se on ennalta sovittu, tai sen määräytymisperusteista, jos kyseessä on muuttuvahintainen kyyti. Näissä tilanteissa kuljettajan vastuu hintatietojen esittämisestä ei ole yhtä olennainen, kuin ennalta tilaamattomissa kyydeissä.

Hinnan ja hintatietojen tarkka esittäminen on merkityksellisempää ennalta tilaamattomissa matkoissa, eli suoraan kadulta tai taksitolpalta otettavissa kyydeissä. Näissä matkoissa kuljettaja on tosiasiaa se, jonka vastuulla on hinnan esittäminen ja ilmoittaminen. Taksinkuljettaja toimii kadulta tai tolpaalta otettavissa kyydeissä ilman välityspalvelua, jolloin olennaista on se, onko taksina käytettävässä ajoneuvossa hintatiedot selvästi näkyvillä, voiko kuljettajan kanssa sopia suullisesti hinnan etukäteen tai ilmoittaako kuljettaja hinnan määräytymisen perusteet. Kuitenkin vastuu hintatietojen ilmoittamisesta on asetettu vain luvanhaltijalle ja välityspalvelun tarjoajalle.

Liikenne- ja viestintävirasto on antanut lain 151 § 3 momentin nojalla täydentävän määräyksen taksimatka matkustajalle ilmoitettavista tiedoista ja hintatietojen esilläpidosta.¹⁹ Määräyksen mukaan hinnastossa on ilmoitettava voimassa oleva matkan hinta tai hinnan määräytymisen voimassa olevat perusteet siten, että hinnoittelu ilmenee lain 152 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla. Määräyksen mukaan hinta tai hinnanmääräytymisen perusteet on lisäksi ilmoitettava matkustajalle pyynnöstä suullisesti. Hinnasto on esitettävä ajoneuvon oikeanpuoleisessa takasivuikkunassa, muualla ajoneuvon oikealla sivulla tai muutoin ajoneuvon oikealle sivulle näkyvässä paikassa siten, että se on matkustajan helposti havaittavissa ajoneuvon ulkopuolelta. Määräyksessä määrätään myös mm. hinnastossa käytettävistä ikoneista, hinnaston koosta, väristä ja sijoittelusta sekä esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta. Määräys koskee kuitenkin vain taksiasemalta tai taksitolpalta alkavia taksimatkoja sekä muutoin ennalta tilaamatta tai varaamatta alkavia matkoja.

Hintojen läpinäkyvyyden ja kuluttajien riittävän tiedonsaannin näkökulmasta ongelmallisimpia ovatkin juuri ennalta tilaamattomat matkat. Näissä tilanteissa pitäisi väärinkäytöksiin pystyä puuttumaan saman tien esimerkiksi poliisin määräämällä liikennevirhemaksulla. Jotta kuljettajalle voitaisiin asettaa seuraamus, tulisi lakiin lisätä myös kuljettajalle asetettu velvollisuus huolehtia hintatietojen ilmoittamisesta, ja lisäksi poliisille mahdollisuus antaa liikennevirhemaksu, mikäli määräyksen mukaisia hintatietoja ei ole esillä silloin, kun ajoneuvo ottaa kyytejä taksitolpalta tai kadulta. Hinnaston puuttuminen tai sen epäselvyydet ovat kenttävalvonnassa kolmanneksi yleisin puute taksiajoneuvoissa. Hinnoittelun epäselvyydestä tulee myös kuluttajilta palautetta merkittävässä määrin. Lainsäädännön muuttaminen tältä osin parantaisi myös poliisin mahdollisuuksia puuttua hinnaston puuttumiseen tai sen epäselvyyteen ja kannustaisi yrittäjiä huolehtimaan asiasta, jos heidän kuljettajansa ajavat myös ennalta

¹⁹ Traficom määrää taksimatka matkustajalle ilmoitettavista tiedoista ja hintatietojen esilläpidosta (TRAFICOM/690724/03.04.03.00/2024).

LUONNOS

tilaamattomia matkoja. Luvanhaltijoille ja välityspalvelun tarjoajille asetetut yleiset seuraamukset lain vastaisesta toiminnasta on lisäksi määritelty lain 242 §:ssä (luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen), 245 §:ssä (huomautus ja varoitus) sekä 255 §:ssä (uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka).

Lisäksi muuttuvahintaisissa kyydeissä on hinnan määräytymisessä käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Lain 152 § 2 momentin mukaan, jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkaista 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.

Taksamittarin käyttö muuttuvahintaisissa kyydeissä on käytännössä kuljettajan vastuulla, sillä kuljettaja on se, joka on kuluttajan kanssa ajoneuvossa. Mikäli kuljettaja ei käytä taksamittaria hinnan määräytymisen perusteena muuttuvahintaisissa kyydeissä tai muutoin toimii vastoin 2 momentin sääntöjä, tulisi tästäkin voida määrätä liikennevirhemaksu. Tällä hetkellä kuluttajan ja kuljettajan väliset hinnoittelua koskevat epäselvyydet selvitetään kuluttajansuojalain menettelyin, mutta taksamittarin käyttämättä jättämistä hinnoittelun määrittämisessä tulisi poliisin voida sanktioida jo tien päällä. Vaatimus taksamittarin käyttämisestä hinnan määräytymisen perusteena on laissa yksiselitteinen.

2.3 Taksamittari ja taksimatkaista kerättävät tiedot

Taksamittari liikennepalvelulaissa

Tällä hetkellä liikennepalvelulaissa ei ole kaikkia taksiautoja koskevaa pakollista taksamittarivaatimusta. Vaatimus käyttää mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria perustuu kyydin hinnan muodostumiseen, eli siihen, onko kyseessä etukäteen sovittu kiinteä hinta vai onko kyseessä muuttuvahintainen kyyti. Liikennepalvelulain 152 § 2 momentin mukaan, jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkaista ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määrittämisessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Velvoitteella käyttää taksamittaria muuttuvahintaisten taksikyytien hinnan määrittämisessä pyritään varmistamaan, että hinta perustuu luotettavaan mittaustietoon. Taksamittarikaan ei täysin takaa sitä, että asiakkaalta perittävä hinta olisi täysin oikea, mutta se vähentää huijausten riskiä.

Lisäksi liikennepalvelulain 15 a § edellyttää, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään mittauslaitelain mukaista taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka luotettavasti kerää jokaisesta taksimatkaista sähköisessä muodossa laissa tarkemmin määritellyt tiedot. Tietojen kerääminen liittyy verovalvontaan ja harmaan talouden torjuntaan, ja siihen, että kaikista taksimatkoista jää niin sanotusti vertailujälki sähköiseen muotoon. Tietojen keräämisessä ei kuitenkaan edellytetä mittauslaitelain mukaista taksamittaria, vaan on mahdollistettu teknologianeutraali lähestymistapa tietojen keruuseen, antaen tilaa teknologiselle kehitykselle eikä sidottu taksiliikenteen harjoittamista yhden tyyppiseen laitteeseen, jos muukin laite tai järjestelmä pystyy tuottamaan tarvittavat tiedot yhtä luotettavassa muodossa. Ongelmaksi on kuitenkin käytännössä osoittautunut se, että muut laitteet ja järjestelmät ovat tällä hetkellä epätarkempia ja helpommin manipuloitavissa kuin taksamittari. Jos ajoneuvossa ei ole taksamittaria, on ainakin teoriassa mahdollista, että kyytejä

LUONNOS

ajetaan ilman että niistä rekisteröityy vertailutietoa esimerkiksi verottajalle. Sitä, minkä verran tällaisia, niin sanottuja pimeitä kyytejä ajetaan, ei kuitenkaan pystytä luotettavasti arvioimaan.

Taksamittarin keräämät tiedot

Ennen liikennepalvelulain voimaantuloa luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä henkilöautossa oli oltava taksamittari (ajoneuvolain 1090/2002, 25 § 2 momentti). Liikennepalvelulain voimaantulon yhteydessä luovuttiin aiemmin kaikille takseille pakollisesta taksamittarista, tavoitteena madaltaa alalle tulon kynnystä ja mahdollistaa osa-aikainen taksitoiminta. Liikennepalvelulain esitöissä taksamittarin nähtiin estävän kaikenlaisten kiinteähintaisten palvelujen kehittämisen ja teknologisten innovaatioiden mahdollistamiseksi taksiliikenteen taksamittarivaatimuksesta siirryttiin teknologianeutraalimpaan sääntelyyn.

Taksamittareista luovuttaessa kiinteähintaisissa taksikyydeissä ei edellytetty käytettävän minkäänlaista tietoa keräävää laitetta tai tietojen säilyttämistä, jolloin kaikista taksimatkoista ei kertynyt verovalvonnassa tarvittavia tietoja ainakaan sähköiseen muotoon. Taksiryitys pystyi ottamaan kiinteähintaisia kyytejä, jotka maksettiin käteisellä, jolloin tietoa kyydistä ei välttämättä rekisteröity mihinkään järjestelmään, koska lainsäädäntö ei silloin siihen velvoittanut. Tällöin matkasta ei syntynyt valvontaa tukevaa tietoa. Taksiryityksellä oli toki silloinkin lakisääteinen velvoite viedä myös käteismaksut kirjanpitoonsa, mutta sen toteutumisen valvonta ilman teknisiä välineitä oli hyvin haastavaa.

Taksisääntelyn ns. korjaussarjassa vuosina 2020–2021 taksikyydeistä verovalvontaa varten kerättävien tietojen kattavuuden ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi liikennepalvelulakiin lisättiin säännös siitä, mitä tietoja kaikista taksikyydeistä tulee kerätä ja tallentaa ja millaisia laitteita tai järjestelmiä tässä tarkoituksessa tulisi käyttää.²⁰ Liikennepalvelulain 15 a § määrittää taksamittarilla tai muulla laitteella kerättävät tiedot taksimatkoista. Pykälän mukaan jokaisesta taksimatkasta tulee kerätä sähköisessä muodossa yrittäjän yksilöintitiedot, ajoneuvon yksilöintitiedot, ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot, matkan ajankohta, pituus ja ajallinen kesto sekä matkan hinta- ja maksutapatiedot. Nämä tiedot tulee toimittaa automaattisesti sähköisessä muodossa kolmannen osapuolen tietosäilöön. Kolmantena osapuolena voi periaatteessa olla kuka tahansa, mutta käytännössä ainakin jossain määrin välityspalveluntarjoajat ja mittalaittevalmistajat toimivat tässä roolissa.

Nykyisen lainsäädännön puitteissa tiedonkeruussa kerättävät tiedot ovat alueellisen ja sisällöllisen laajuuden osalta sirpaleisia ja laadultaan vaihtelevia, mikä johtuu hyvin pitkälti siitä, että tiedontoimitusvelvollisuus perustuu käytännössä kunkin toimijan teknisiin kyvykkyyksiin tuottaa tiedonkeruun edellyttämät tiedot. Teknisten kyvykkyyksien yhdenmukaistaminen, esimerkiksi pakollisen taksamittarin käyttöönoton kautta, voisi varmistaa tietojen toimittamisen ja keräämisen yhdenmukaistamisen.

Verottaja voi hyödyntää taksamittarin keräämiä tietoja verovalvonnassa, jolloin sen on katsottu ehkäisevän harmaata taloutta. Taksamittarissa tiedot tallentuvat siten, että verottajalla on mahdollisuus tarkistaa suoritettut ja vastaanotetut maksut sekä ajoneuvon kulkema matka, jolloin tietoja on mahdollista hyödyntää muun muassa arvioitaessa mahdollista tulojen salausta. Taksamittari kerää myös muita, kuin laissa määriteltyjä tietoja, kuten ajoneuvon kokonaiskilometrit. Taksisääntelyä koskevan arviomuistion lausunnoissa todettiin taksamittarin hyödyksi, että taksamittari toimisi kassakoneena ja sen keräämät tiedot voisivat auttaa mm. yrityksen kirjanpitoa, kuljettajien seurantaa ja palkan- tai provision laskentaa ja lisäksi

²⁰ HE 176/2020 vp,

LUONNOS

taksamittari tallentaa luotettavasti ajoneuvon kokonaisajokilometrit. Taksin ajoista tulisikin voida erottaa yksityisajot verrattuna tuloa tuottaviin ammattiajoihin. Taksityritys voi vähentää ajoneuvon hankinta- ja käyttökustannuksiin sisältyvät arvonnalisäverot vain siltä osin, kun ajoneuvoa käytetään ammattimaiseen henkilökuljetukseen. Yrittäjän pitää pystyä näyttämään esim. ajopäiväkirjan avulla, mikä osuus ajoneuvolle kertyneistä kilometreistä on ammattimaista kuljetusta. Kun yrityksen käytössä on taksamittari ja kuitinantolaite, sen tuottama raportti toimii myös ajopäiväkirjana.

Taksamittari harmaan talouden torjunnassa

Harmaan talouden torjunnan näkökulmasta merkityksellisiä ovat etenkin ne verotulot, jotka nykyisin jäävät saamatta. Verohallinto löysi kevään 2021 ja syyskuun 2022 välisenä aikana suoritettussa taksialan tehovalvonnassa kaikkiaan 8,7 miljoonalla eurolla kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja, 4,3 miljoonalla eurolla muita virheellisyyksiä, jotka vaikuttivat verotettavan tulon määrään, sekä pimeitä palkkoja lähes 3 miljoonan euron edestä.²¹ Tyypillinen verovilpin muoto on jättää käteisellä maksettua myyntiä kirjaamatta yrityksen kirjanpitoon tai jättää esimerkiksi kokonaan kirjaamatta jonkin kuukauden ajot. Taksamittaria saatetaan käyttää myös tarkoituksella väärin, jotta kirjanpitoon kirjautunut myynti jää todellisuutta pienemmäksi. Valvonta suoritettiin yhteensä noin 850 riskianalyysin perusteella valitulle taksityrittäjälle, kuljettajalle ja tilitoimistolle. Todellinen harmaan talouden rahallinen arvo on luultavasti vielä suurempi.

Myös ennen liikennepalvelulain voimaantuloa, Verohallinnon suorittamassa taksitoimialaan kohdistuneessa valvontaprojektissa vuosilta 2015–2017, reilussa 300 suoritettussa verotarkastuksessa havaittiin puutteita yli 60 prosentissa tarkastetuista yrityksistä.²² Harmaaseen talouteen liittyviä merkittäviä havaintoja, kuten tulonsalausta, oli ilmennyt noin 30 prosentissa tarkastetuista tapauksista. Tyypillisimpiä rikkeitä olivat tulojen salaaminen ja yksityiskulujen lisääminen kirjanpitoon. Taksamittarin pakollisuus ei siis estä harmaata taloutta, mutta se helpottaisi jälkikäteistä tarkastusta ja taksimatkasta kerättäviä tietoja. Harmaa talous on kuitenkin paljon taksamittaria laajempi ilmiö.

Taksisääntelyä koskevan arviomuistion lausuntopalautteessa Verohallinnon asiakkuusyksikkö (”Verohallinto”) totesi, että vaikka arviomuistiossa oli kirjattu, että lainsäädännössä on nykyään huolehdittu siitä, että kaikista taksimatkoista jää niin sanotusti vertailujälki sähköiseen muotoon, ei tämä vastaa Verohallinnon kokemuksia taksialan valvonnasta. Harmaan talouden osalta on tyypillistä, että kyseisiä tietoja ei ole ja niitä on voitu myös hävittää. Verohallinto myös huomautti, että harmaan talouden torjunnassa ja verovalvonnassa hyödyllinen tieto on myös ajoneuvolla ajettujen muiden kuin taksitoiminnan ajojen määrästä eli ns. kokonaiskilometrimäärä, ja tästä syystä myös mahdollisuuksien mukaan tulisi selvittää myös taksamittarien käyttöä tämän mahdollistamiseksi. Kuitenkin Verohallinto totesi, että on myös tyypillistä, että harmaan talouden toimijat tietoisesti ja tarkoituksenmukaisesti eivät käytä taksamittaria eikä kyse aina ole tilapäisestä toiminnasta. Esimerkiksi Ruotsissa on pakollinen taksamittari, mutta sovelluksen kautta tilatut kyydit on syötettävä taksamittariin käsin, mikä antaa mahdollisuuden tiedon virheellisyyksille. Taksamittarin käyttö voisi vähentää harmaata taloutta ja helpottaa jälkikäteistä tarkastusta, mutta täysin ei taksamittarikaan voi verojen kierrolta estää.

²¹ Verohallinto 2022: . Julkaistu 26.10.2022.

²² Verohallinto (2016): [*Verohallinto on paljastanut harmaata taloutta taksitoimialan tehovalvonnassa.*](#) Julkaistu 15.11.2016.

LUONNOS

Alustaoperaattoreiden tiedonantovelvollisuus

Lisäksi huomionarvoista on, että sovelluksen kautta taksimarkkinoilla toimivat alustayhtiöt (ns. raportoivat alustaoperaattorit) joutuvat toimittamaan Verohallinnolle tietoja myös erillisen verotuksen avoimuussäännösten myötä.²³ Raportoivan alustaoperaattorin tiedonantovelvollisuus verotuskysymyksissä perustuu Euroopan unionin neuvoston antamaan direktiiviin (EU) 2021/514 hallinnollisesta yhteistyöstä verotuksen alalla annetun direktiivin 2011/16/EU muuttamisesta (jäljempänä DAC7-direktiivi)²⁴. DAC7 -direktiivin mukaiset alustaoperaattoreiden huolellisuus- ja raportointivaatimukset on saatettu voimaan lailla digitaalisen alustatalouden toimijoiden tiedonantovelvollisuudesta verotuksen alalla (1267/2022) (jäljempänä laki alustaoperaattoreiden tiedonantovelvollisuudesta), lisäämällä verotusmenettelystä annettuun lakiin (1558/1995) uusi 17 f § sekä huomioimalla direktiivin vaikutukset myös muissa laeissa. DAC7-sääntöjen tavoitteena on parantaa verotuksen läpinäkyvyyttä digitaalisilla alustoilla tapahtuvissa liiketoimissa.

Alustaoperaattoreiden tulee kerätä laissa edellytetyt tiedot niistä olennaisista toimista, joita luonnolliset henkilöt ja yksiköt ovat suorittaneet alustaoperaattoreiden ylläpitämien alustojen kautta sekä varmistettava, että tiedot ovat oikein. Tiedonantovelvollisen alustaoperaattorin on ilmoitettava vuosittain Verohallinnolle tiedot alustaa käyttäneistä myyjistä, niiden suorittamista olennaisista toimista ja niistä maksetuista vastikkeista. Olennaisilla toimilla tarkoitetaan mm. tavaroiden ja palveluiden myyntiä sekä kiinteän omaisuuden ja liikennevälineiden vuokrausta. Laki alustaoperaattoreiden tiedonantovelvollisuudesta on tullut voimaan tammikuussa 2023, joten ensimmäiset tiedot vuodelta 2023 on raportoitu tammikuussa 2024.

Mittauslaitelain ja mittauslaitedirektiivin vaatimukset

Taksamittareihin sovelletaan direktiiviä 2014/32/EU²⁵ (mittauslaitedirektiivi) ja taksamittareiden on täytettävä direktiivin vaatimukset. Taksamittarit ovat direktiivin 2014/32/EU soveltamisalaan kuuluvia mittauslaitteita kyseisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan ja liitteen IX (MI-007) mukaisesti.

Mittauslaitedirektiivissä säädetään siitä, millaisia mittauslaitteita voidaan saattaa sisämarkkinoille myytäväksi ja käytettäväksi. Direktiivin 3 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat määrätä mittauslaitteiden käytöstä mittaustehtävissä, 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 mittaustehtävässä, 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. Jos käyttövelvoitteen perusteena olisi muu kuin direktiivissä mainittu syy, tästä olisi ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille erikseen. Tämän niin sanotun valinnaisuusperiaatteen mukaan jäsenvaltioiden ei ole pakko määrätä direktiivissä tarkoitettujen mittauslaitteiden käytöstä. Lakisäateisen mittaustehtävän yksityiskohtainen määrittäminen jäisi kuitenkin kansallisessa lainsäädännössä täsmennettäväksi. Suomessa taksamittarin käyttövelvoitteella on

²³ Verohallinnon ohje <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/209369/raportoivan-alustaoperaattorin-tiedonantovelvollisuus-dac7/>

²⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021L0514>

²⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:02014L0032-20150127>

LUONNOS

perinteisesti ajateltu olevan kaksi pääasiallista tarkoitusta: kuluttajansuoja ja verovalvonnassa tarvittavien tietojen luotettava kerääminen.

Mittauslaitedirektiivi on implementoitu Suomessa mittauslaitelaitella (707/2011) ja sen nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella mittauslaitteiden olennaisista vaatimuksista, vaatimuksenmukaisuuden osoittamisesta ja teknisistä erityisvaatimuksista (1432/2016). Taksamittareiden ominaisuuksiin liittyvät vaatimukset ja markkinoille saattamiseen liittyvät säännökset sisältyvät näihin säädöksiin. Mittauslaitelain 2 §:ssä on määritelty lain soveltamisala. Sen mukaan mittauslaitelaissa säädetään mittauslaitteille ja -menetelmille asetettavista vaatimuksista ja niiden varmentamiseen liittyvistä toimenpiteistä, kun mittauslaitetta ja -menetelmää käytetään elinkeinotoiminnassa tuotteen tai palvelun hinnan taikka muun taloudellisen edun määrittämiseen mittaus tulosten perusteella, kulutusmittauksessa hinnan taikka muun taloudellisen edun määrittämiseen mittaus tulosten perusteella, viranomaisen tai viranomaiseen rinnastettavan toimijan mittaus tulokseen perustuvassa päätöksenteossa, tai mittaus tapahtumassa, jolla on merkitystä yleiseen etuun, yleiseen terveyteen ja turvallisuuteen, yleiseen järjestykseen tai ympäristönsuojeluun. Mittauslaitelaissa ei ole erikseen määritelty direktiivissä olevaa perustetta verojen ja maksujen kantamiseen, mutta tämän voi katsoa kuuluvan edellytykseen yleisen edun merkityksestä.

Tämänhetkinen muuttuvahintaisiin kyyteihin perustuva taksamittarin käyttö liikennepalvelulain 152 §:n 2 momentissa liittyy nimenomaan mittauslaitelain 2 §:ssä määriteltyyn mittauslaitteen ja -menetelmän käyttöön elinkeinotoiminnassa palvelun hinnan määrittämisessä mittaus tulosten perusteella. Mikäli myös liikennepalvelulain 15 a §:n mukaisten tietojen keräämiseen edellytettäisiin käytettävän ainoastaan mittauslaitelain mukaista taksamittaria, vaatimuksen perusteena voitaisiin pitää mittauslaitelain 2 §:n 1 momentin kohtaa mittaus tapahtumasta, jolla on merkitystä yleiseen etuun, yleiseen turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen.

Edellisessä taksisääntelyä koskevassa säädöshankkeessa käytiin keskustelua mittauslaitedirektiivin soveltamisesta Euroopan komission kanssa. Euroopan komissio painotti 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 huomautti, etteivät muut kuin mittauslaitedirektiivissä tarkoitetut laitteet kuulu direktiivin soveltamisalaan. Komission mukaan taksamittarien tunnuspiirteinä voidaan pitää sitä, että ne ovat kiinteästi ajoneuvoon asennettuja laitteita, jotka toimivat yhdessä merkinantogeneraattorin kanssa ja jotka suorittavat matkan ja ajan mittaamiseen sekä matkan hinnan laskemiseen liittyviä tehtäviä.

Tällä hetkellä liikennepalvelulain 15 a §:n mukaiset tiedot voi kerätä joko taksamittarilla tai muulla laitteella ja järjestelmällä, johon ei sovelleta mittauslaitelain säännöksiä. Tästä syystä tietojen keräämisen muoto ja säilytys eivät ole täysin yhteismitallisia keskenään, kun järjestelmät poikkeavat toisistaan.

Taksamittarien valvonta

Täysin varmaa tietoa siitä, kuinka monella autolla on tällä hetkellä taksamittari käytössä ei ole tiedossa. Liikenne- ja viestintäviraston karkean arvion mukaan kuitenkin jopa 70–85 %:lla autoista olisi tällä hetkellä käytössään taksamittari. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut liikennepalvelulain 152 § 2 momentin mukaisen määräyksen taksamittarin teknisistä vaatimuksista.²⁶ Määräyksen mukaan taksamittarin tulee täyttää mittauslaitedirektiivissä

²⁶ TRAFICOM/423523/03.04.03.00/2020, <https://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/454001/46916>

LUONNOS

määritellyt ja mittauslaitelaissa kansallisesti täytäntöönpannut taksamittarille asetetut vaatimukset. Mittauslaitedirektiivissä edellytetty suojaus tietojen turmeltumista vastaan tulee toteuttaa Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän asennus- ja korjausluvan haltijan sinetöinnillä tai muulla mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävällä luotettavalla tavalla. Sinetöinnin on oltava sellainen, ettei mittarin osoitusta voida muuttaa sinetöintiä murtamatta lukuun ottamatta taksien tietojärjestelmien välityksellä sähköisesti suoritettavia taksitaksojen etäasennuksia.

Mittauslaitelain 6 § 1 momentin 15) kohdan mukaan sinetöinnillä tarkoitetaan fyysistä tai elektronista menetelmää, jolla estetään pääsy mittauslaitteen metrologisiin toimintoihin vaikuttaviin osiin tai toimintoihin ja joka rikkoutuu tai muuten osoittaa laitteen olevan varmentamattomassa tilassa. Mittauslaitelain 10 §:ssä säädetään sinetöinnistä. Pykälän mukaan mittauslaite on sinetöitävä valmistajan ohjeiden mukaisesti, jollei mittauslaitetta ole vapautettu sinetöintivaatimuksesta. Sinetöinnin suorittaa joko ennen käyttöönottoa tai käyttöönoton yhteydessä ilmoitettu laitos, tarkastuslaitos tai laitteen valmistaja, jos sillä on siihen ilmoitetun laitoksen tai tarkastuslaitoksen hyväksyntä, mittauslaitteen huollon yhteydessä 19 §:ssä tarkoitettu huoltoliike tai tarkastuslaitos tai käytönaikaisen varmentamisen yhteydessä tarkastuslaitos, jos sinetti on avattu. Käytössä oleva taksamittarin tulee siis olla mittauslaitelain mukainen ja sinetöity.

Taksamittareista säädetään yhä myös ajoneuvolaissa. Ajoneuvolain (82/2021) 180 § 1 momentin mukaan taksamittarien asennukseen ja korjaukseen on hankittava lupa valvontaviranomaiselta. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo autokorjaamoja, jotka suorittavat luvanvaraisia tai ilmoituksenvaraisia töitä mm. taksamittarien asennuksesta ja korjauksesta. Korjaamovalvontaa tehdään selvityspyyntöjen perusteella ja korjaamoilla paikan päällä tehtävinä tarkastuksina. Valvontaviranomaisella on oikeus päästä asennus- ja korjauspaikkaan ja saada valvontaa varten välttämättömät tiedot asennus- ja korjausluvan haltijalta salassapitosäännösten estämättä.

Ajoneuvolain 152 § sisältää säännöt määräaikaikatsastuksesta. Pykälän mukaan määräaikaikatsastuksessa ajoneuvosta tarkastetaan, että se on sitä koskevien säännösten ja määräysten mukaisessa kunnossa, se on turvallinen käytettäväksi liikenteessä, siitä ei aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja ja että siitä rekisteriin merkittävät tiedot ovat oikein. Lisäksi pykälän 2 momentissa annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuus mm. moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteista määrätään, että jos ajoneuvossa on taksamittari, sille pitää silmämääräisesti tehdä asennustodistuksen sekä sinetöinnin tai taksamittarin asennuksen tai tarkastustodistuksen tarkastus ja rengaskoon oikeellisuuden tarkastus.²⁷ Katsastus on hylättävä, jos taksamittarin sinetöinti tai asetuskuitti puuttuu, todistus puuttuu tai on puutteellinen, renkaan norminmukainen vierintäkehä ei vastaa asennus- tai tarkastustodistukseen merkittyä rengasta tai taksamittari ei ole hyväksyttyä tyyppiä. Joten taksamittarin valvonta toteutuu käytännössä tällä hetkellä katsastuksen toimesta, jossa tarkastetaan mittarin asennus- ja sinetöinti, jos ajoneuvossa on taksamittari.

Ajoneuvolain 149 §:n mukaan taksiliikenteeseen käytettävien ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen aikaväli on tiheämpi kuin yksityiskäytössä olevilla ajoneuvoilla. Viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen

²⁷ TRAFICOM/423528/03.04.03.00/2020,

LUONNOS

viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, jos ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta on kuitenkin kulunut yli vuosi ennen taksiliikenteen aloittamista, ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaikatsastuksessa ennen taksiliikenteen aloittamista. Koska taksamittari ei ole pakollinen varuste ajoneuvossa, ei taksamittaria valvota tällä hetkellä muutoin, kuin katsastuksen yhteydessä. Myös taksamittarin muuhun valvontaan ja sanktiointiin tulisi puuttua tarkemmin.

2.4 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

Yleistä

Liikennepalvelulain mukaan taksinkuljettajalla on oltava taksinkuljettajan ajolupa. Taksinkuljettajan ajolupa on henkilökohtainen ja se koskee kuljettajana toimivan henkilön oikeutta ajaa taksia. Ajoluvat myöntää ja uusii liikennepalvelulain 25 § ja 26 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto. Ajolupa on 26 §:n mukaan voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä, tai kuljettajan täytettyä 68 vuotta lupa on voimassa kaksi vuotta sen myöntämisestä. Ajoluvan saamisen edellytyksenä on muun muassa vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-ajokorttiluokan ajo-oikeus, yksityisautoilijaa tiukemmat terveysvaatimukset ja taksinkuljettajan kokeen läpäiseminen.

Ajoluvan terveysvaatimukset

Liikennepalvelulain 25 § 2 momentin 2 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle, joka täyttää ajokorttilain 18 §:ssä säädetty ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset. Ajokorttilain 18 §:ssä on määritelty tarkat terveysvaatimukset, mutta kyseisessä pykälässä ei ole mainintaa siitä, miten nämä vaatimukset tulee täyttää ja todistaa. Erillisestä lääkärintodistuksesta säädetään ajokorttilain 10 §:ssä, jossa luetellaan ajokorttihakemukseen lisättävistä liitteistä. Ajokorttilain 10 § 1 momentin 1 kohdan mukaan ajokorttihakemuksen liitteeksi on liitettävä enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annettu lääkärintodistus ja lisäksi erikoislääkärintodistus, jos sellainen on esitetyn lääkärintodistuksen tai muutoin Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tulleen syyn takia tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi. Liikennepalvelulain 25 §:ssä eikä ajokorttilain 18 §:ssä ole viittausta ajokorttilain 10 §:n mukaiseen lääkärintodistukseen, joten tällä hetkellä taksinkuljettajan ajoluvan hakijalta ei laissa edellytetä lääkärintodistuksen toimittamista. Lain terveysvaatimukset on siis täytettävä, mutta sääntelyaukko koskee sitä, miten nämä terveysvaatimusten täytyminen todistetaan ja tarkastetaan.

Tilanne on kenties syntynyt liikennepalvelulain säätämisen yhteydessä. Taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (695/2009) ei ollut säännöstä lääkärintodistuksesta, vaan ainoastaan vaatimus, että hakija täyttää säädetty terveysvaatimukset. Lääkärintodistuksen toimittamisesta säädettiin erikseen asetuksella (825/2009) ja sen 5 § 1 momentissa säädettiin, että taksinkuljettajan ajolupaa koskevaan hakemukseen on liitettävä enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annettu lääkärintodistus. Asetuksen velvoitteita ei sellaisenaan tuotu liikennepalvelulakiin, vaan ainoastaan lain pykälä terveysvaatimuksista. Liikennepalvelulain hallituksen esityksessä on mainittu, että taksinkuljettajan ajoluvan myöntämistä koskevat vaatimukset perustuisivat osin voimassa olevaan taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettuun lakiin, mutta vaatimuksia on huomattavasti kevennetty.²⁸ Asetuksen säännöksiä ei

²⁸ HE 161/2016 s.143.

LUONNOS

otettu lain tasolle, eikä lääkärintodistuksen toimittamisesta näin ollen säädetty liikennepalvelulaissa.

Käytännössä kuitenkin todiste ajokorttilain 18 §:ssä säädettyjen terveysvaatimusten täyttymisestä voidaan täyttää vain toimittamalla lääkärintodistus. Mutta koska liikennepalvelulain 25 §:ssä 2 momentissa 2 kohdassa ei kuitenkaan nykyisellään tarkenneta, miten terveysvaatimusten täytyminen tulee osoittaa, se mahdollistaa ryhmän 2 ajoterveydentilaan liittyvän lääkärinlausunnon toimittamisen välttelyn. Ajokorttilaissa tämä on huomioitu lain 10 § 1 momentissa 1 kohdassa, jossa todetaan, että ajokorttihakemuksen liitteeksi tulee liittää enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annettu lääkärinlausunto ja lisäksi erikoislääkärinlausunto, jos sellainen on esitetyn lääkärinlausunnon tai muutoin Traficomien tietoon tulleen syyn johdosta tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi. Tämänkaltainen säännös puuttuu liikennepalvelulaista koskien taksinkuljettajien lääkärinlausuntoa.

Ajoluvan myöntämisen esteenä olevat rikokset

Taksinkuljettajan ajolupaa ei voida myöntää, mikäli hakija on syyllistynyt liikennepalvelulain 25 § 3 tai 4 momentissa lueteltuihin rikoksiin. Laissa on tyhjentävästi lueteltu huomioitavat rikokset, jotka huomioidaan rikosrekisteristä ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen viiden vuoden aikana. Lain 25 § 3 momentissa on lueteltu vakavia henkeen ja terveyteen kohdistuvia rikoksia, ja 1 kohdan mukainen rikosluettelo on sama, mikä on määritelty rikosrekisterilain (770/1993) 6 § 2 momentissa, vaikka nykyisellään liikennepalvelulaissa ei enää ole viittausta kyseisen lain kohtaan. Momentin 1 kohdan mukaisesti ajoluvan saamisen esteenä on rikoslain (39/1889) 17 luvun 18 §:ssä tarkoitettu sukupuolisiveellisyyttä loukkaavan kuvan levittäminen, 20 luvussa tarkoitettu seksuaalirikos, 21 luvun 1–3, 6 tai 6 b §:ssä tarkoitettu henkeen tai terveyteen kohdistuva rikos, 25 luvun 3 ja 3 a §:ssä tarkoitettu ihmiskauppaa, 31 luvun 2 §:ssä tarkoitettu törkeä ryöstö taikka 50 luvussa tarkoitettuun huumausainerikos. Momentin 2 kohdan mukaan myös tietyt rikoslain 21 luvun henkeen tai terveyteen kohdistuvat rikokset, tietyt 28 luvun omaisuusrikokset, 31 luvun 1 §:ssä tarkoitettu ryöstö tai 32 luvun 1–10 §:ssä tarkoitettu kätkemis- ja rahanpesurikos muodostavat esteen, kuten myös 3 kohdassa määritellyt rikoslain 23 luvun mukainen törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus tai kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta. Lisäksi momentin 4 kohdan mukaisesti esteen voivat muodostaa myös edellä 1–3 kohdassa tarkoitettua rikosta vastaavaan rikokseen, jota koskeva tuomioistuinratkaisu on rikosrekisterilain 2 §:n 2 momentin nojalla merkitty rikosrekisteriin.

Liikenne- ja viestintävirasto ei myöskään saa myöntää ajolupaa, jos henkilö on sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen kolmen vuoden aikana rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, 3 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen tai 4 §:ssä tarkoitettuun törkeään rattijuopumukseen, rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta, jos teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana tai edellä 3 momentin 1, 2 tai 4 kohdassa tarkoitettuun tekoon, jos teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana.

Harkitessa luvanhakijan rikostaustan ja henkilökohtaisten ominaisuuksien vaikutusta hänen sopivuuteensa arvioidaan erityisesti henkeen ja terveyteen kohdistuneita tekoja, taipumusta väkivaltaiseen käyttäytymiseen sekä seksuaalirikoksia. Näillä nähdään olevan keskeinen vaikutus matkustajien turvallisuuteen ja henkilökohtaisen koskemattomuuden takaamiseen. Lisäksi kuljettajan luotettavuutta ja sopivuutta taksinkuljettajana toimimiseen arvioidaan muiden rikos- ja sakkorekisteristä ilmenevien tekojen osalta, kuten ajokielttoon johtavien

LUONNOS

liikennerikosten, omaisuusrikosten ja huumausainerikosten tuomioiden perusteella. Näillä nähdään olevan keskeinen vaikutus myös liikenneturvallisuuteen ja matkustajaturvallisuuteen.

Taksinkuljettaja toimii asiakaspalvelutyössä ja siksi kuljettajan ammattitaito ja osaaminen vaikuttavat asiakkaiden kokemaan turvallisuuteen ja alaa kohtaan tunnettuun luottamukseen. Tästä syystä valmistelussa on selvitetty lisättäväksi ajoluvan saamisen esteeksi tiettyjä rikoksia, joita nyt ei ole laissa huomioitu. Lupavalvonnan ja rikosten ennalta estämisen näkökulmasta ennakkollinen valvonta on tehokkain puuttumiskeino. Samalla on myös huomattava se, että samat ajoluvan saamisen esteenä olevat teot voivat olla myös luvan peruuttamisen perusteina liikennepalvelulain 246 § nojalla.

Säädöshankkeen esivalmistelussa julkaistussa arviomuistiossa on tarkemmin kuvattu kuluttajien näkemyksiä taksimarkkinoista, ja tutkimuksissa merkittävänä huomiona on kuluttajien turvallisuudentunteen heikentyminen.²⁹ Suurin lasku tyytyväisyydessä vuodesta 2019 (arvosana 3,94) vuoteen 2023 (arvosana 3,65) on tapahtunut turvallisuudentunteessa. Pääkaupunkiseudulla turvallisuudentunteen arvosana oli vielä koko maata alhaisempi (3,26). Kyselytutkimusten perusteella voidaan todeta, että tavoite luottamuksen palauttamisesta on aiheellinen. Luottamus liittyy läheisesti myös asiakkaiden kokemaan turvallisuuden tunteeseen.

Taksimatrustajien näkökulmasta turvallisuuden kokemukseen voi vaikuttaa muun muassa kuljettajan liikennekäyttäytyminen, kaluston laatu, käyttäytyminen asiakasta kohtaan ja esimerkiksi asiakkaan kokema huijatuksi tuleminen tunne kyydin hinnassa tai laadussa. Myös vaikutelma kuljettajan paikallistuntemuksesta ja kielitaidosta saattaa vaikuttaa koettuun turvallisuuden tunteeseen. Käyttäytyminen asiakasta kohtaan ja kuljettajan pätevyys huomioida asiakkaan erityistarpeita korostuu erityisesti liikuntarajoitteisten ja muiden erityisryhmien palveluissa.

Kuljettajaan kohdistuvilla vaatimuksilla on pyritty varmistamaan, että kuljettajilla on riittävät taidot ja sellainen terveydentila, ettei matrustajien turvallisuus vaarannu. Taksinkuljettajaa koskevat lupavaatimukset ovat myös osa ennakkovalvontaa, jolla voidaan puuttua taksinkuljettajalta vaadittavaan ammattitaitoon. Tehokkaalla ennakkovalvonnalla voidaan vaikuttaa taksinkuljettajien maineeseen ja kuluttajien turvallisuuteen ja turvallisuudentunteeseen.

Tällä hetkellä taksinkuljettajan ajoluvan saamisen estävänä rikoksena on määritelty mm. rikoslain 20 luvun henkeen ja terveyteen liittyvät rikokset sekä rikoslain 25 luvun ihmiskauppaa koskevat rikokset, jotka liittyvät matrustajan turvallisuuteen. Rikoslain 25 luvussa on ihmiskaupan lisäksi myös mm. säännökset vapaudenriistosta ja panttivangin ottamisesta, laittomasta uhkauksesta, vainoamisesta sekä pakottamisesta, mutta ne eivät tällä hetkellä ole ajoluvan saamisen esteenä. Taksisääntelyn muutostarpeita koskevan arviomuistion lausunnoissa myös näiden rikosten huomioista taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi ehdotettiin.³⁰ Arviomuistiossa esitettiin myös, että huomioitavaksi tulisi ottaa myös tiettyjä rikoslain 41 luvun ampuma-aseiden sekä vaarallisen esineen hallussapitoon liittyviä rikoksia, sillä myös ne liittyvät suoraan asiakkaan henkilökohtaiseen turvallisuuteen.

²⁹ [Taksisääntelyn arviomuistio](#), s.10–13.

³⁰ [Lausuntopalautteen yhteenveto](#) sekä kaikki lausunnot löytyvät hankeikkunan sivuilta <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM062:00/2023>. Lisättäviä rikoksia koskeva yhteenveto lausuntopalautteen s.4–7.

LUONNOS

Toiseen henkilöön kohdistuvien rikosten lisäksi ajoluvan saamisen esteenä on myös taloudellisia rikoksia, mm. 28 luvun omaisuusrikoksia sekä 32 luvun kätkemis- ja rahanpesurikoksia. Esivalmistelussa esitettiin, että jatkossa myös tietyt petos- ja maksuvälinerikokset tulisi huomioida ajoluvan saamisen esteenä.³¹ Taksinkuljettajalla voi olla suora pääsy asiakkaiden maksukortteihin, jos matkaa ei ole maksettu ennakolta. Tällöin on tärkeää voida luottaa siihen, että kuljettaja ei käytä maksukorttia väärin. Arviomuistion lausunnoissa esitettiin myös laajasti huomioitavaksi rikoslain 29 luvun rikoksia julkista taloutta vastaan, jolloin voitaisiin paremmin estää myös veronkierto, kun esimerkiksi törkeä veropetos olisi esteenä ajoluvan saamiselle.

Taksinkuljettajan koulutusvaatimukset

Taksinkuljettajien koulutusvaatimuksista luovuttiin ajoluvan saamisen edellytyksenä lailla liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (301/2018) annetuilla säännöksillä 1.7.2018. Tilalle tuli liikennepalvelulain 151 §:n 1 momentissa säädetty taksiliikenneluvan haltijan velvollisuus huolehtia kuljettajien osaamisesta. Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii muun muassa siitä, että kuljettaja varmistaa matkustajan turvallisen ajoneuvon tulon ja siitä poistumisen ja tarjoaa hänelle hänen tarvitsemaansa apua (2 kohta), kuljettajalla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito sekä pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus (3 kohta) ja kuljettajalla on kyky ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet (4 kohta).

Liikennepalvelulain 25 §:ssä säädetään taksinkuljettajaa koskevista vaatimuksista. Pykälän 2 momentin 3 kohdan mukaan taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksenä on muun ohella taksinkuljettajan kokeen hyväksytty suorittaminen.

Taksisääntelyn edellisessä tarkastelussa³² liikennepalvelulakiin sisällytettiin erityisryhmien kuljettajakoulutus, jonka käyminen ei ole taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi pakollista. Erityisryhmien kuljettajakoulutusta ja -todistusta koskevat säännökset tulivat voimaan 1.5.2021 ja ne on sisällytetty liikennepalvelulain 26 a §:ään. Liikennepalvelulain 26 a §:n 1 momentin mukaan 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. Samaisen pykälän 2 momentissa säädetään koulutuksen kestosta. Koulutuksen kesto on 21 tuntia, josta vähintään seitsemän tuntia on oltava käytännön opetusta. Lain 26 a §:n 1 momentin mukaan koulutuksen järjestänyt koulutusorganisaatio myöntää taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen.

Vaikka taksinkuljettajan koulutus ei ole taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytys, useat välityskeskukset ja isoimmat taksiyritykset edellyttävät kuljettajiltaan yrityksen sisäisen koulutuksen käymistä. Välityskeskusten ja taksiyritysten tarjoaman koulutuksen opetussisältö ja taso vaihtelevat. Useat julkiset toimijat myös edellyttävät erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käymistä julkisten kyytien kilpailutuksissa. Alalla arvioidaan kuitenkin tällä hetkellä olevan kuljettajia, jotka eivät työssä aloittaessaan ole käyneet mitään taksinkuljettajan ammattiin liittyvää koulutusta.

³¹ [Taksisääntelyn arviomuistio](#), s.16

³² Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, HE 176/2021 vp.

LUONNOS

Taksinkuljettajien osaamistason kehitys on hankalasti mitattavissa. Yksi tapa on tarkastella asiaa kuluttajien tyytyväisyyskyselyiden kautta. Asiakkaiden kokemuksia taksipalveluista on kartoitettu erilaisilla kyselytutkimuksilla, esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston kyselytutkimukset vuosilta 2019, 2021 ja 2023, joilla selvitettiin kansalaisten tyytyväisyyttä liikennejärjestelmän eri osa-alueisiin.³³ Kyselytutkimuksissa asiakkaiden tyytyväisyyttä liikennejärjestelmään kysyttiin asteikolla yhdestä viiteen, jossa 1 oli erittäin tyytymätön ja 5 erittäin tyytyväinen. Taksinkuljettajien osaamisen eli ammatissa tarvittavien tietojen ja taitojen voidaan ajatella välillisesti heijastelevan asiakkaiden kokemaan taksipalveluiden laatuun ja turvallisuuteen. Taksinkuljettajan osaamistason lisäksi taksipalveluiden laatuun ja turvallisuuteen voi kuitenkin vaikuttaa myös muut seikat, kuten kaluston laatu, asiakkaan kokemaa huijatuksi tulemisen tunne tai mediassa käydyn keskustelun aikaansaamat mielikuvat.

Tyytyväisyys taksipalveluiden palvelutasotekijöihin on ollut laskeva vuodesta 2019 lähtien (kuva 17). Kun taksipalveluiden laatuun vuonna 2019 oli erittäin tyytyväisiä tai tyytyväisiä 72 prosenttia vastaajista, vastaava osuus vuonna 2023 oli 58 prosenttia. Samalla aikavälillä taksipalveluiden laatuun tyytymättömien ja erittäin tyytymättömien osuus on noussut seitsemällä prosentilla. Samalla aikavälillä myös koettu turvallisuuden tunne taksipalveluihin on laskenut. Maantieteellisesti vastauksissa on kuitenkin selviä eroja. Alle 20 000 asukkaan kunnissa, jotka eivät kuulu kaupunkiseutuun, ollaan vuoden 2023 tutkimuksen mukaan tyytyväisimpiä taksipalveluiden turvallisuuteen. Pääkaupunkiseudulla koettu turvallisuudentunne oli selvästi alhaisempi kuin koko maan keskiarvo.

Taksinkuljettajan koe

Vaikka taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksenä ei ole taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen, ajoluvan saamiseksi hakijan on suoritettava hyväksytysti liikennepalvelulain 25 a §:ssä tarkoitettu taksinkuljettajan koe. Taksinkuljettajan koe suoritetaan sähköisenä teoriakokeena Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajan palvelupisteessä.

Taksinkuljettajan kokeella mitataan taksinkuljettajan perusosaamisen hallitsemista sekä taksiliikenteen keskeisen sääntelyn tuntemusta. Kokeessa on liikennepalvelulain 25 a §:n 1 momentin mukaan oltava kysymyksiä matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi 16.4.2021 antanut määräyksen taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista (TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019), käsittäen kokeen sisältöä ja toteutusta sekä kokeeseen ilmoittautumista. Määräys tuli voimaan 1.5.2021 ja on voimassa toistaiseksi.

Taksinkuljettajan kokeessa tapahtuneeseen vilppiin sovelletaan lain 246 a §:ää, jota on kuvattu jo aiemmin 2.1 kappaleessa ”vilpillinen toiminta kokeessa”.

³³ Traficom (2024): *Kansalaisen tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2023*. Traficom julkaisuja 13/2024. Julkaistu 8.4.2024; Traficom (2022): *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2021*. Traficom julkaisuja 3/2022. Julkaistu 27.1.2022; Traficom (2019): *Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2019*. Traficom julkaisuja 28/2019. Julkaistu 30.10.2019.

LUONNOS

2.5 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta

Taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta

Liikennepalvelulain 35 a §:n 1 momentin mukaan taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä. Hyväksymismenettelyn tarkoituksena on ensinnäkin varmistaa, että koulutusten järjestäjät täyttävät tietyt lainsäädännössä ja viranomaisten määräyksissä määritellyt vähimmäisedellytykset.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan (tieto 30.1.2025) hyväksyttyjä erityisryhmien kuljettajakoulutuksia järjestäviä tahoja on 50 ja yrittäjäkoulutuksen järjestäviä 19. Erityisryhmien kuljettajien kouluttajat ovat sijoittautuneet maantieteellisesti eri puolille Manner-Suomea Rovaniemestä etelään. Liikenne- ja viestintävirastolta 4.2.2025 saadun tiedon mukaan lähes puolen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen järjestäjien päätoimiala on taksiliikenne. Muut päätoimialat ovat lähinnä koulutuksen järjestämiseen (esimerkiksi muu liikejohdon konsultointi, keskiasteen ammatillinen koulutus) tai muuhun liikenteeseen liittämissä toimialoissa (esimerkiksi muu kuljetusväylä, tieliikenteen tavarakuljetus). Käytännössä koulutuksia järjestävillä tahoilla on todennäköisesti taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen lisäksi muuta toimintaa. Liikenne- ja viestintävirastolta 4.2.2025 saadun tiedon mukaan puolet hyväksytyistä erityisryhmien koulutusta järjestävistä tahoista ovat henkilöstömääriltään hyvin pieniä, koska ne työllistävät alle 10 henkilöä. Yli sadan henkilön työllistäviä toimijoita on viisi kappaletta. Henkilöstömääriltään suurimmat järjestävät tahot tarjoavat ammatillista koulutusta. Myös taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksia on pidetty Rovaniemeltä etelään painottuen suurimpiin kaupunkeihin. Edellä mainittujen hyväksyttyjen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen lisäksi taksialalla olevat yritykset kouluttavat kuljettajiaan omiin tarpeisiinsa.

Mainitun pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy hakemuksesta tässä pykälässä tarkoitetuksi koulutuksen järjestäjäksi koulutusorganisaation, 1) joka täyttää 36 a §:ssä tarkoitettut 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. Hyväksynnän kesto ei säädetä, mutta lain 35 b §:n 4 momentin mukaan vahvistettu koulutusohjelma on voimassa enintään viisi vuotta.

Liikennepalvelulain 35 b §:ssä säädetään taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnästä ja koulutusohjelman vahvistamisesta. Pykälän 2 momentissa luetellaan tiedot, jotka hakijan on Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitettava. Liittyen lain 35 a §:n 2 momentissa säädettyyn vakavaraisuus- ja taloudellisiin edellytyksiin todentamisen mahdollistamiseksi 35 b §:n 2 momentin 5 kohdan mukaan hyväksyntää haettaessa hakijan on ilmoitettava selvitys taloudellisista edellytyksistä koulutuksen järjestämiseen. Lain esitöiden (HE 176/2020 vp, s. 80) mukaan 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. Esitöiden mukaan hakijan vakavaraisuutta arvioitaessa tulisi huomioida esimerkiksi hakijan rahoitus- ja vaihto-omaisuus sekä vakuutena käytettävissä oleva käyttöomaisuus ja muut pitkäaikaiset sijoitukset. Esitöissä todetaan, että 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. Esitöiden mukaan

LUONNOS

vakavaraisuus olisi mahdollista osoittaa myös esimerkiksi auktorisoidun tilintarkastajan tai tilintarkastusyhteisön antamalla todistuksella hakijan taloudellisista voimavaroista. Esitöiden mukaan hyväksyntää hakevalla koulutusorganisaatiolla ei saisi myöskään olla merkittäviä maksuhäiriöitä.

Liikennepalvelulain 35 b §:n 5 momentissa Liikenne- ja viestintävirastolle on annettu valtuus 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.

Liikenne- ja viestintävirasto on 16.4.2021 antanut 1.5.2021 voimaan tulleen määräyksen taksiliikenteen koulutusorganisaatioista.³⁴ Määräys on voimassa toistaiseksi. Määräyksellä annetaan muun ohella liikennepalvelulain 35 b §:n 5 momentin nojalla tarkemmat määräykset erityisryhmien kuljettajakoulutusta sekä yrittäjäkoulutusta antavan ja yrittäjäkokeen järjestävän taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakemisessa ja myöntämisessä noudatettavasta menettelystä. Määräyksen mukaan taksiliikenteen koulutusorganisaatiohyväksyntää hakevan on hakemuksen liitteenä toimitettava ajantasainen kaupparekisteriote, yhdistysrekisteriote taikka yhtiöjärjestys tai sitä vastaava yhtiösopimus tai muun yhteisön säännöt, josta käyvät ilmi toiminimi ja y-tunnus, jolla toimintaa aiotaan harjoittaa.

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tai yrittäjäkoulutuksen pääomarakenteeseen liittyvien yleisten tunnuslukujen asettamista on organisaatioiden vakavaraisuuden todentamiseksi pidetty lain toimeenpanossa haasteellisenä. Yleisesti edellä mainitun koulutustoiminnan aloittaminen ei edellytä merkittäviä pääomia, joten Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut liikennepalvelulain 35 §:n 2 momentin mukaisia riittäviä taloudellisia voimavaroja niille toimitettujen yhtiön taloutta kuvaavien asiakirjojen, kuten ajantasaisen tilinpäätöksen, avulla. Koulutusorganisaation hyväksyntään liittyvän viranomaisharkinnan yhteydessä on erityisesti pyritty varmistumaan siitä, että hakija on hoitanut yritystoimintaan kuuluvat lakisääteiset velvoitteensa eikä sillä ole verovelkaa.

Koulutusorganisaation hyväksyntää koskevan sääntelyn on tarkoitus niin ikään varmistaa Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuuksia koulutusorganisaatioiden tehokkaaseen valvontaan. Liikennepalvelulain 193 a §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaa hyväksynnän saaneiden taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia järjestävien koulutusorganisaatioiden ja niiden järjestämän koulutuksen sekä koulutuksen järjestäjien myöntämien todistusten myöntämisen valvonnasta. Samaisen momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa ulkopuolisen asiantuntijan suorittamaan käytännön valvontatoimintaa. Pykälässä säädetään tarkemmin ulkopuolisen asiantuntijan osaamisesta, perehtyneisyydestä ja oikeuksista sekä toiminnasta.

Liikennepalvelulain 216 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneista koulutusorganisaatioista.

Liikennepalvelulain 31 luvussa säädetään hallinnollisista seuraamuksista. Hallinnollisilla seuraamuksilla voidaan osaltaan puuttua myös taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden

³⁴ TRAFICOM/391024/03.04.03.00/2020

LUONNOS

säädösten tai määräysten vastaiseen toimintaan. Liikennepalvelulain 245 §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi muun ohella antaa huomautuksen tai varoituksen tässä laissa tarkoitetun hyväksymispäätöksen perusteella toimivalle toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan ilmoittamalle vastuuhenkilölle, jos toiminnan harjoittaja ei ole noudattanut toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioden voida pitää riittävänä. Liikennepalvelulain 242 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa päätöksen muun muassa, jos sen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Voimassa olevan lainsäädännön nojalla Liikenne- ja viestintävirastolla ei kuitenkaan ole mahdollista huomioda aiempia luvan peruuttamistilanteita saman koulutusorganisaation hakiessa uudestaan hyväksyntää.

Velvoitteidenhoitoselvitykset taksialalta

Verohallinnossa toimivan Harmaan talouden selvitysyksikön (jäljempänä *selvitysyksikkö*) tehtävänä on lain Harmaan talouden selvitysyksiköstä 1 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan laatia viranomaiselle velvoitteidenhoitoselvityksiä organisaatiosta ja organisaatiohenkilöistä lain 6 §:ssä säädettyihin tarkoituksiin. Selvitysyksikkö laatii lain 5 §:n 1 momentin mukaan pyynnöstä velvoitteidenhoitoselvityksen lain 6 §:ssä säädettyihin käyttötarkoituksiin. Siten velvoitteidenhoitoselvityksillä voidaan ajatella tukevan viranomaisen toimintaa yksittäisissä tilanteissa. Taksiliikenteen osalta lain 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaan velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan liikennepalvelulain mukaisen taksiliikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista. Velvoitteidenhoitoselvitystä ei voida siis pyytää taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden valvontaan.

Lain harmaan talouden selvitysyksiköstä 5 §:n 4 momentin mukaan selvitysyksikkö kuvaa velvoitteidenhoitoselvityksessä organisaation tai organisaatiohenkilön sekä näihin välittömästi tai välillisesti kytkeytyvän organisaation ja organisaatiohenkilön toimintaa ja taloutta sekä veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka tullin perimiin maksuihin liittyvien velvoitteiden hoitamista.

Lain 5 §:n 1 momentin mukaan velvoitteidenhoitoselvitys tehdään toisen viranomaisen pyynnöstä. Lain 7 §:n 1 momentin mukaan selvitysyksiköllä on oikeus saada salassapitovelvollisuuden estämättä viranomaiselta ne velvoitteidenhoitoselvityksen laatimiseksi välttämättömät tiedot, jotka velvoitteidenhoitoselvitystä pyytävä viranomainen on oikeutettu saamaan selvityspyynnössä kuvattua käyttötarkoitusta varten. Näin ollen velvoitteidenhoitoselvitys on kooste selvitystä pyytävän viranomaisen tiedonsaantioikeuden nojalla hankituista viranomaistiedoista.

Liikennepalvelulain 197 §:ssä säädetään valvontaviranomaisen yleisestä tiedonsaantioikeudesta. Lain 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot muun ohella toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta.

Liikennepalvelulain 2 §:n 8 kohdassa määritellään toiminnanharjoittajalupa. Kyseisen kohdan mukaan sillä tarkoitetaan luvanvaraisen pääsääntöisesti ammattimaisen toiminnan harjoittamiseen oikeuttavaa toimilupaa tai muuta vastaavaa hyväksyntää. Lain esitöiden (HE 145/2017 vp, s. 173) mukaan toiminnanharjoittajaluvalla tarkoitetaan lupaa, joka voidaan myöntää oikeushenkilölle (yritykselle tai yhteisölle). Esitöiden mukaan tyypillisiä

LUONNOS

toiminnanharjoittajalupia ovat erilaiset toimiluvat. Useissa tapauksissa toiminnanharjoittajaluvan, esimerkiksi taksiliikenneluvan, voi kuitenkin myöntää myös luonnolliselle henkilölle. Esitöiden mukaan tämän vuoksi on päädytty organisaatioluvan sijasta esittämään kokoavaksi käsitteeksi toiminnanharjoittajan luvan käsitettä. Esitöiden mukaan toiminnanharjoittajaluvalla tarkoitetaan muita liikenteen palveluista annetussa laissa säädettyjä tai mainittuja toiminnan harjoittamiseen oikeuttavia lupia tai hyväksyntöjä kuin henkilölupia. Lisäksi esitöissä on erikseen mainittu, että varsinaisen liikenteen harjoittamisen lisäksi esimerkiksi liikenteeseen liittyvän koulutuksen tarjoaminen tai tutkintojen vastaanottaminen edellyttää lupaa.

Liikennepalvelulain 197 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeudet ovat verrattain laajat. Sillä on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijan ja haltijan lisäksi muun ohella muassa liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettua organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa, ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta. Mainitun momentin mukaan tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa. Valtionvarainministeriössä on 9.1.2025 käynnistetty hanke hallituksen esityksen valmistelusta eduskunnalle laeiksi Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta.³⁵ Hankkeessa Harmaan talouden selvitysyksikön toimiala laajennettaisiin muun ohella myös muussa kuin organisaatiohenkilöasemassa olevien luonnollisten henkilöiden toimintaan. Siten kyseisessä hankkeessa esitetään muutoksia myös liikennepalvelulakiin. Hallituksen esitysluonnos on lausunnoilla 7.2.-18.3.2025.

Koulutusorganisaation hyväksynnän ja valvonnan osalta on osoittautunut haasteelliseksi, että Liikenne- ja viestintävirasto ei saa tietoja organisaatioista kootusti. Tiedot kerätään erikseen eri viranomaisilta. Hyväksyntää hakevan organisaation tulee tällä hetkellä toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle hakemuksen liitteeksi huomattavan määrän erilaisia asiakirjoja, mikä on koettu hallinnollisesti raskaana.

2.6 Ammattipätevyysdirektiivi ja ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi

Ammattipätevyyden tunnustamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/36/EY (jäljempänä *ammattipätevyysdirektiivi*) vahvistetaan säännöt, joiden mukaisesti tiettyä ammattia sääntelevän jäsenvaltion on tunnustettava ammattipätevyys, joka on hankittu yhdessä tai useammassa muussa jäsenvaltiossa ja joka antaa kyseisen pätevyyden haltijalle oikeuden harjoittaa siellä samaa ammattia. Suomessa ammattipätevyysdirektiivi on täytäntöön pantu muun ohella ammattipätevyyden tunnustamisesta annetulla lailla 1384/2015 (jäljempänä *ammattipätevyyslaki*). Säännellyllä ammatilla tarkoitetaan ammattipätevyyslain 3 §:n 1 kohdan mukaan virkaa tai tehtävää, jonka aloittamisen tai harjoittamisen edellytyksenä on, että henkilö täyttää tietyt säädetty ammattipätevyyttä koskevat vaatimukset. Siten myös sellaiset ammatit, jotka eivät edellytä esimerkiksi tiettyä koulutusta tai tutkintoa, voivat kuulua direktiivin soveltamisalaan. Ammattipätevyyslain 2 §:ssä rajataan lain soveltamisalan ulkopuolelle tietyt poliisin, rajavartiolaitoksen ja puolustusvoimien tehtävät ja virat sekä tehtävät, joihin kelpoisuusvaatimuksena on oikeustieteellinen koulutus. Taksinkuljettajan

³⁵ Hanketunnus VM004:00/2025, <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM004:00/2025m>.

LUONNOS

ammatti kuuluu siten lain soveltamisalaan. Päätös ammattipätevyyden tunnustamisesta antaa oikeuden harjoittaa vastaanottavassa jäsenvaltiossa samaa ammattia, johon hänellä on pätevyys toisessa jäsenvaltiossa.

Ammattipätevyyslain 5 §:ssä säädetään yleisen tunnustamisjärjestelmän pätevyystasoista. Ammattipätevyysdirektiivin 11 artiklan mukaisessa pätevyystasoaottelussa ydinkriteereitä ovat koulutuksen taso, luonne ja kesto. Vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tehtävänä on selvittää se, mille ammattipätevyyslain 5 §:n 1—5 kohdan eli ammattipätevyysdirektiivin a–e mukaiselle tasolle hakijan koulutus asettuu.

Ammattipätevyyslain 6 §:n 1 momentin mukaan ammattipätevyyden tunnustaminen perustuu sellaiseen pätevyystodistukseen, muodollista pätevyyttä osoittavaan yksittäiseen asiakirjaan tai tällaisten asiakirjojen yhdistelmään, jonka toimivaltainen viranomainen on antanut toisessa jäsenvaltiossa. Lain 3 §:n 3 kohdan mukaan muodollista pätevyyttä osoittavalla asiakirjalla tarkoitetaan jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen antamia tutkintotodistuksia, todistuksia ja muita asiakirjoja pääosin yhteisössä suoritetusta ammattiin johtaneesta koulutuksesta samoin kuin kolmannessa maassa jäsenvaltion kansalaiselle myönnettyjä asiakirjoja suoritetusta ammattiin johtaneesta koulutuksesta. Pykälän 2 momentti säätelee puolestaan tilanteita, joissa ammatti ei ole hakijan lähtömaassa säännelty. Sen mukaan ammattipätevyyden tunnustaminen koskee myös hakijoita, jotka ovat kymmenen viimeksi kuluneen vuoden aikana harjoittaneet ammattiaan täysipäiväisesti vuoden ajan tai osa-aikaisesti vastaavan ajan toisessa jäsenvaltiossa, jossa kyseinen ammatti ei ole säännelty, ja joilla on yksi tai useampi pätevyystodistus tai muodollista pätevyyttä osoittava asiakirja. Näiden asiakirjojen on osoitettava haltijansa valmius kyseisen ammatin harjoittamiseen. Vuoden ammattikokemusta ei kuitenkaan vaadita, jos hakijan muodollista pätevyyttä osoittavissa asiakirjoissa vahvistetaan säännelty ammatillinen koulutus.

Lain 7 §:ssä säädetään korvaavista toimenpiteistä, joita voidaan asettaa, jos hakijan saaman koulutuksen sisältö on olennaisesti erilainen kuin vastaavan kansallisen koulutuksen sisällön. Pykälän 1 momentin mukaiset toimenpiteet ovat vaatimus kelpoisuuskokeen suorittamisesta tai enintään kolme vuotta kestävä sopeutumisaika. Samaisen pykälän 3 momentin mukaan hakija saa lähtökohtaisesti valita korvaavan toimenpiteen. Sopeutumisajasta ja kelpoisuuskokeesta on annettu tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella ammattipätevyyden tunnustamisesta (1459/2015).

Ammattipätevyyslain 7 §:n 2 momentissa säädetään kuitenkin viranomaisen velvollisuudesta tutkia, voivatko ne tiedot, taidot ja pätevyys, jotka hakija on hankkinut ammattikokemuksensa tai elinikäisen oppimisen avulla ja jotka asiaankuuluva elin on tätä tarkoitusta varten muodollisesti vahvistanut, korvata kokonaan tai osittain tämän olennaisen eron. Ammattipätevyysdirektiivin 3 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan mukaan elinikäisellä oppimisella tarkoitetaan kaikkea sellaista ihmisen koko elinikänsä aikana hankkimaa yleissivistävää ja ammatillista koulutusta, virallisen koulutusjärjestelmän ulkopuolella annettavaa epävirallista koulutusta ja arkioppimista, joka lisää hänen tietojaan, taitojaan ja pätevyyttään ja johon voi sisältyä ammattietiikka.

Ammattipätevyyslain 4 §:n 1 momentin mukaan oikeudesta harjoittaa ammattia toisessa maassa hankitun ammattipätevyyden perusteella päättää sama taho, joka myöntää oikeuden kyseisen ammatin harjoittamiseen Suomessa suoritettua tutkinnon tai koulutuksen perusteella.

Jos kansallisesti valmistellaan lainsäädäntöä, joka koskee säänneltyjä ammatteja, tulee valmistelusta vastaavan viranomaisen tehdä ennakkoarviointi. Ennakkoarviosta säädetään valtioneuvoston asetuksessa ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä

LUONNOS

suhteellisuusarvioinnista (376/2020, jäljempänä *suhteellisuusarviointiasetus*). Suhteellisuusarviointiasetuksen sääntely perustuu uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarvioinnista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958 (jäljempänä *suhteellisuusdirektiivi*) asettamiin vaatimuksiin. Suhteellisuusarviointiasetuksella säädetään lainvalmistelijalle ennakoarvointi-, perustelu-, ilmoitus- ja seurantavelvollisuus. Sääntelyn valmistelusta vastaavan viranomaisen on ennakoarvioinnilla varmistettava, että sääntely voidaan perustella yleisen edun mukaisilla tavoitteilla ja että sääntely on oikeasuhteista. Viranomaisen on myös ilmoitettava suhteellisuusarviointia koskevat perustelut Euroopan komission säänneltyjen ammattien tietokantaan.³⁶

2.7 Palveludirektiivi

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (2006/123/EY, jäljempänä *palveludirektiivi*) palveluista sisämarkkinoilla vahvistetaan yleissäännökset, joiden avulla edistetään palveluntarjoajien sijoittautumisvapautta ja palvelujen vapaata liikkuvuutta niin, että samalla taataan palvelujen korkea laatu. Palveludirektiivin 15 ja 39 artiklojen nojalla jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle palveluelinkeinon harjoittamista koskevia kansallisia säädöksiä tai viranomismääräyksiä, jotka eivät perustu EU-lainsäädäntöön. Direktiivin 15 artiklan 2 kohdan 4 alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on tutkittava, asetetaanko niiden oikeusjärjestelmässä palvelutoiminnan aloittamisen tai harjoittamisen ehdoksi seuraavien syrjimättömien vaatimusten noudattaminen muut kuin ammattipätevyysdirektiivin soveltamisalaan kuuluvia asioita koskevat tai muissa yhteisön säädöksissä asetetut vaatimukset, joilla määrätyn palvelutoiminnan aloittaminen sallitaan vain tietyille palveluntarjoajille toiminnan erityisluonteen vuoksi. Palveludirektiivi on täytäntöönpantu lailla palvelujen tarjoamisesta (2009/1166). Lakia ei kuitenkaan sen 2 §:n 3 alakohdan mukaan sovelleta mm. kuljetuspalveluihin. Esitöiden (HE 216/2009 vp, s. 55) mukaan soveltamisalan ulkopuolelle jää siten mm. taksikuljetukset. Palveludirektiivin ja kansallisen lain palvelujen tarjoamisesta soveltamisalaan voisivat kuulua kuitenkin taksinkuljettajien koulutusorganisaation hyväksyntää koskevat säännökset.

3 Tavoitteet

Luottamus, turvallisuus ja arvostus

Hankkeen ensisijaisena tavoitteena on luottamuksen ja turvallisuuden parantaminen. Osalla ehdotuksista on suoraan tavoiteltu luottamuksen ja turvallisuuden lisäämistä, mutta ehdotukset kokonaisuutenakin pyrkivät lisäämään luottamusta taksialaan ja sitä kautta myös lisäämään turvallisuuden tunnetta. Tavoitteena on myös nostaa alan arvostusta, kun asiakkaat voivat luottaa taksinkuljettajien ammattitaitoon, taksimatkojen turvallisuuteen ja kuljettajien kykyyn huolehtia erilaisten asiakkaiden tarpeista.

Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen vaatimuksia tiukentamalla tavoitellaan luottamuksen ja turvallisuuden lisäämistä, kun kuluttajat voivat luottaa siihen, että heitä kuljettava taksinkuljettaja ei ole syyllistynyt merkittäviin rikoksiin. Taksinkuljettajaa koskevat lupavaatimukset ovat myös osa ennakoarvontaa, ja tehokkaalla ennakoarvonnalla voidaan vaikuttaa taksinkuljettajien maineeseen ja kuluttajien turvallisuuteen. Taksinkuljettajien edellytysten lisäksi myös huomioimalla taksiliikenneluvan haltijoiden hyvämaineisuuden

³⁶ Regulated Professions Database, <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/regprof/home>, käyty 3.2.2025.

LUONNOS

arvioinnissa nykyistä useampia rikoksia on tavoitteena lisätä luottamusta koko taksialaan ja varmistaa myös taksiryttäjinä toimivien henkilöiden luotettavuus.

Taksinkuljettajan koulutusvaatimuksilla voidaan varmistaa, että jokainen kuljettaja on saanut samat tiedot ja omaa ne perustaidot, jota taksinkuljettajana tarvitaan. Näin ollen koulutusvaatimusten tarkoituksena on edistää myös liikenneturvallisuutta. Koulutuksen tarkoituksena on lisäksi vaikuttaa asiakaskokemukseen, ja siten alan arvostukseen sekä luottamukseen. Luottamuksen palauttamisella tavoitellaan myös taksinkuljettajan ammatin houkuttelevuuden lisäämistä.

Taksinkuljettajan kokeessa ja yrittäjäkokeessa todetun jälkikäteisen vilpin huomioimisella sekä yrittäjäkokeessa havaitun vilpin karenssisääntelyllä pyritään vähentämään vilppiyrityksiä, lisäämään kokeella tehdyn osaamisarvioinnin luotettavuutta sekä kannustamaan kokeessa mitattavan osaamisen hankkimiseen. Yrittäjäkokeen siirto viranomaisen vastuulle vahvistaa myös osaltaan kokeen luotettavuutta ja yhdenvertaisuutta, kun koe on sama kaikille.

Tarkentamalla taksiliikenteen koulutusorganisaatioille asetettavia vaatimuksia tavoitellaan koulutuksen luotettavuuden lisäämistä. Tavoitteena on myös lisätä valvonnan vaikuttavuutta ja uskottavuutta, sekä ennaltaehkäistä epärehellistä ja laitonta toimintaa.

Harmaan talouden torjunta ja valvonnan tehostaminen

Tavoitteena on varmistaa, että kaikki toimivat samojen sääntöjen mukaan maksamalla veronsa, veloittamalla matkoista oikein ja noudattamalla muutoinkin taksitoiminnalle asetettuja sääntöjä. Edellyttämällä kaikissa ajoneuvoissa mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria varmistetaan kaikista taksiajoneuvolla ajetuista matkoista kerättävän tiedon standardimuotoisuus ja helpotetaan verotarkastuksen tekemistä. Mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari kerää myös muita tietoja, kuten ajoneuvon kokonaiskilometrit, mitä muut laitteet tai järjestelmät eivät kerää. Kokonaiskilometrit ovat tärkeä tieto verovalvonnassa. Vertailutiedon avulla veroviranomainen voi varmistaa, että taksimatkoista maksetaan tarvittavat verot ja veroluontoiset maksut. Taksialan verotuksen asianmukaiseksi toimittamiseksi ja kirjanpidon järjestämiseksi yrityksen on kyettävä toimittamaan luotettavat tiedot liikevaihdon perusteista ja niistä muodostuneista tuotoista, eli asiakkaalta perittävistä hinnoista. Jotta tiedot olisivat luotettavia, niiden luotettavuus tulee voida varmistaa siten, että niitä ei voida manipuloida.

Rekisteröinti yksinomaiseen hallintaan ja liikenneluvan liittäminen rekisteritunnukseen tehostavat poliisin ja Verohallinnon valvontaa. Taksamittarivaatimuksella ja liikenneluvan liittämisellä tavoitteena on estää ja vaikeuttaa harmaan talouden toimintaa taksimarkkinoilla. Myös lisäämällä taksinkuljettajan ajoluvan esteeksi sekä liikenneluvan hyvämaineisuuden arviointiin mm. petosta koskevat rikokset, pyritään ennaltaehkäisemään epärehellisten toimijoiden pääsy markkinoille. Lisäksi lisäämällä taksinkuljettajan ajoluvan esteeksi veropetosta koskevat rikokset, jotka ovat jo liikenneluvan hyvämaineisuuden arvioinnissa, pyritään estämään harmaan talouden harjoittaminen. Taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden velvoitteidenhoitoselvitysten laatimisen tavoitteena on niin ikään tehostaa harmaan talouden torjuntaa parantamalla viranomaisten välistä yhteistyötä.

Tavoitteena on ottaa käyttöön värillinen erityinen taksien rekisterikilpi eli taksikilpi. Taksikilpi lisäisi kuluttajien luottamusta taksialaan, kun kuluttajat voisivat tunnistaa luotettavasti rekisterikilvestä taksiauton. Taksikilpeä saisi käyttää vain, jos tässä esityksessä säädettävät edellytykset täyttyisivät. Keskeistä olisi välttää tilanteet, joissa taksikilpiä voitaisiin käyttää

LUONNOS

kuluttajien harhauttamiseen, mikä rapauttaisi taksikilpien ja taksialan luotettavuutta. Luotattavuuden varmistamiseksi tulisi säätää uudet yksiselitteiset säännöt taksikilven luovuttamiseen, väärinkäytön sanktiointiin ja käytön valvontaan sekä tehdä selkoa vaadittavista uusista viranomaistehtävistä nykyiseen taksivalvontaan liittyen.

Lisäämällä sanktiointeja liikennepalvelulain rikkomuksista on tavoitteena lisätä valvonnan vaikuttavuutta ja uskottavuutta sekä ennalta ehkäistä epärehellistä ja laitonta toimintaa. Lisäämällä liikennevirhemaksu virheellisestä hinnoittelusta tai hintatietojen ilmoittamisesta tavoitteena on parantaa kuluttajien asemaa.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Ehdotetaan muutettavaksi liikennepalvelulain 8 §:ää siten, että liikenneluvan myöntämisessä tehtävässä hyvämaineisuusarvioinnissa huomioitaisiin luvanhaltijan syyllistyminen myös henkeen ja terveyteen liittyviin rikoksiin sekä seksuaalirikoksiin. Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin hyvämaineisuuden arviointiin myös rikoslain 20 luvun ja 21 luvun mukaiset henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä seksuaalirikokset. Nämä rikokset ovat jo nyt taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteenä liikennepalvelulain 25 § 3 momentin 1 kohdan mukaisesti. Lisäämällä henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä seksuaalirikokset myös osaksi hyvämaineisuuden arviointia, tuomio näistä rikoksista vaikuttaisi taksinkuljettajana toimimisen lisäksi myös taksiyrittäjänä toimimiseen sekä muiden henkilö- ja tavaraliikennelupien saantia, joiden arvioinnissa käytetään 8 §:n mukaista hyvämaineisuusarviointia.

Näiden lisäksi hyvämaineisuuden arvioinnissa otettaisiin huomioon myös petos- ja maksuvälinerikoksia. Petosta koskevilla rikoksilla tarkoitettaisiin rikoslain 36 luvun 1 § ja 2 §:ssä kuvattuja petosta ja törkeää petosta. Maksuvälinerikoksilla tarkoitettaisiin rikoslain 37 luvun 8 §, 9 §, 12 § ja 13 §:ssä kuvattuja maksuvälinepetosta ja törkeää maksuvälinepetosta sekä maksuvälinerikosta ja törkeää maksuvälinerikosta.

Ehdotetaan muutettavaksi liikennepalvelulain 6 a §:ää siten, että jatkossa vastuu kokeen järjestämisestä siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi. Näin kokeiden järjestäminen olisi yhdenmukaista taksinkuljettajan kokeen kanssa.

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

4.1.2 Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu

Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi liikennepalvelulain 17 §:n 2 momenttiin myös taksiliikenneluvan haltijan velvollisuus huolehtia, että ammattimaisessa henkilökuljetusliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa

LUONNOS

hallinnassa, ja että se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Näin pykälä olisi yhdenmukainen kaikille liikenneluvanhaltijoille. Sen lisäksi, että luvanhaltija veloitettaisiin huolehtimaan siitä, että taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja hallinta on merkitty liikenneasioiden rekisteriin, ajoneuvo tulisi lisäksi rekisterissä kytkeä kyseisen luvanhaltijan liikennelupa.

Jotta saadaan varmistettua, että taksiliikenneluvan haltijat ilmoittavat 17 § 2 momentin mukaisesti ammattimaisessa liikenteessä käytettävät moottorikäyttöiset ajoneuvot liikenneasioiden rekisteriin luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan, sekä kytkemään ne liikenneluvulle, ehdotetaan lisättäväksi kyseistä veloitetta koskevan 262 a §:n rangaistussäännöksen soveltamisalaan tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoiden lisäksi myös taksiliikenneluvan haltija.

Ehdotetaan laajennettavaksi julkisesti saatavilla olevaa tietoa taksiliikenteen harjoittajista. Ehdotus mahdollistaisi yksittäisten kansalaisten mahdollisuuden tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella ajantasainen tieto siitä, kenen luvanhaltijan taksista on kyse, ja ovatko luvat kunnossa. Lisäämällä myös rekisterin avoimuutta vahvistettaisiin kuluttajan mahdollisuutta varmistua siitä, että taksilla on luvat kunnossa ja ne ovat ajan tasalla.

Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi ajoneuvolain 99 §:ään uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin uuden erityisen rekisterikilven (taksikilpi) luovuttamisen edellytykset. Ehdotuksen mukaan taksikilven saisi luovuttaa vain sellaiselle ajoneuvolle, joka on rekisteröity sekä liitetty liikenneluvulle, siten kun liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentissa edellytetään. Lisäksi edellytettäisiin, että ajoneuvo ei olisi käyttö- tai ajokiellossa. Ajoneuvolain 101 §:ään lisättäisiin uudet 3 ja 4 momentit, joissa säädettäisiin taksikilpien pakollisesta käytöstä taksiliikenteessä ja ajoneuvon käyttökiellosta, silloin, jos ajoneuvolla olisi taksikilpi, mutta sen käytön edellytykset eivät enää täyttyisi.

Ajoneuvolain seuraamussääntely tulisi sovellettavaksi muutosten myötä. Myös taksikilpien väärinkäyttö olisi jatkossa ajoneuvolain 194 §:n 2 momentin 4 kohdan mukainen ajoneuvorikkomus, josta olisi tuomittava sakkoon, kuten on tavallisten kilpien väärinkäytön osalta jo nykytilassa. Lisäksi säädettäisiin ajoneuvolakiin uusi 153 a §, jossa säädettäisiin, että ajoneuvon käyttökielto luvattomien taksikilpien takia estäisi ajoneuvon katsastuksen suorittamisen loppuun.

Parantaakseen taksimarkkinoiden kuluttajansuojaa, ehdotetaan lisättäväksi liikennepalvelulain 152 § 1 momenttiin maininta kuljettajan vastuusta hintatietojen antamisessa, sekä erillinen sanktiosäännös 152 § 1 ja 2 momentin vastaisesta toiminnasta.

4.1.3 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot

Ehdotetaan lisättäväksi ajoneuvolain 13 §:ään uusi 7 momentti, jossa säädettäisiin, että taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa tulisi jatkossa olla aina mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari. Taksamittari on ajoneuvon kiinteästi asennettava varuste, minkä takia siitä säädettäisiin ajoneuvolaissa. Samalla ajoneuvolain liikennevirhemaksuja koskevaan 195 §:ään lisättäisiin uusi momentti, jossa luvanhaltijalle asetettaisiin liikennevirhemaksu, jos ajoneuvossa ei olisi taksamittaria.

Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi liikennepalvelulain 15 a §:ää siten, että jatkossa luvanhaltija vastaisi siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytettäisiin mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari, ja että taksamittari keräisi jokaisesta taksimatkaista sähköisessä muodossa vähintään pykälässä mainitut tiedot. Samalla ehdotetaan erillisen

LUONNOS

sanktiosäännöksen säätämistä uudella 268 a §, jonka nojalla luvanhaltijalle voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu mikäli 15 a §:n mukaista velvoitetta taksamittarin käyttämisestä ei noudatettaisi, sekä lisäksi kuljettajalle määrättävästä liikennevirhemaksusta, mikäli kuljettaja ei noudattaisi 152 § 2 momentin mukaista vaatimusta taksamittarin käyttämisestä hinnan määrittämisessä.

4.1.4 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

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

Liikennepalvelulain 4 lukua muutettaisiin siten, että taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen palautettaisiin taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi. Esityksen mukaan koulutuksen kesto olisi vähintään 21 tuntia ja sen tulisi sisältää opetusta matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista, kuljettajien oikeuksista ja velvollisuuksista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.

Taksinkuljettajan koulutusvaatimusten osalta olisi tarpeen säätää myös lain voimaan tullessa voimassa olevien luvanhaltijoiden osalta. Ehdotuksen mukaan liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi väliaikainen 26 b §, jonka mukaan taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi kuljettajan on suoritettava vähintään seitsemän tunnin kestoinen täydennyskoulutus. Taksinkuljettajan tulisi käydä täydennyskoulutus vain yhden kerran ajoluvan uusimiseksi. Ehdotetun täydennyskoulutuksen tarkoituksena on varmistaa, että kaikilla alalla olevilla taksinkuljettajilla on yhtenäiset perustaidot taksinkuljettajana toimimisesta. Ehdotetut väliaikaiset muutokset liikennepalvelulakiin on tarkoitettu olemaan voimassa 31.12.2034 asti.

Taksinkuljettajan koetta koskevaa sääntelyä ehdotetaan muutettavaksi siten, että se vastaisi ehdotettua taksinkuljettajan koulutuksen sisältöä. Voimassa olevaan lainsäädäntöön verrattuna kokeeseen lisättäisiin uudeksi osa-alueeksi kysymyksiä kuljettajien oikeuksista ja velvollisuuksista. Voimassa olevaa lainsäädäntöä tarkennettaisiin lisäksi siten, että taksinkuljettajan kokeen tulisi olla suoritettuna enintään vuoden sisällä taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämisestä.

Esitetyn taksinkuljettajan koulutusvaatimuksen takia kansallisesti olisi tarpeen myös säätää muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta taksinkuljettajan kelpoisuudesta sekä kelpoisuuden hyväksyvistä viranomaisista. Kelpoisuuden hyväksyvä viranomainen olisi esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto.

4.1.5 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta

Esityksessä ehdotetaan liikennepalvelulain 35 a §:ää muutettavaksi siten, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä vaadittaisiin taksinkuljettajan peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksen järjestämiseen. Koulutusorganisaatioiden hyväksynnän edellytyksiä tarkennettaisiin korvaamalla nykyiset vakavaraisuutta, asianmukaisia kykyjä ja taloudellisia voimavaroja koskevat vaatimukset sillä, että koulutusorganisaatiota ei olisi asetettu konkurssiin eikä sillä olisi tiettyjä laissa määritettyjä, yritystoimintaan liittyvien lakisääteisten velvollisuuksien laiminlyöntejä. Uutena edellytyksenä

LUONNOS

koulutusorganisaation hyväksynnälle olisi, että sen hyväksyntää ei olisi peruutettu viimeisen kuluneen vuoden aikana laissa säädetyistä syistä.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että Harmaan talouden selvitysyksikön tekemä velvoitteidenhoitoselvitys voitaisiin laatia tukemaan taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksymistä ja peruuttamista.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Taloudelliset vaikutukset

Yritysvaikutukset. Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä tiukentamalla olisi niillä vaikutusta niin uusien yrittäjien alalle tuloon kuin nykyisille luvanhaltijoillekin. Lisäämällä hyvämaineisuuden arviointiin huomioitavaksi useampia rikoksia, voi lisäyksillä olla vaikutusta henkilöiden mahdollisuuteen saada taksi-, henkilö-, tai tavaraliikennelupa. Mikäli henkilöillä on henkeen tai terveyteen kohdistuvia rikostuomioita, seksuaalirikostuomioita tai tuomio petoksesta tai maksuvälinerikoksesta huomioitaisiin nämä tuomiot jatkossa myös hyvämaineisuuden arvioinnissa sekä lupaa myönnettäessä että lupakauden voimassaolon ajan. On kuitenkin mahdotonta arvioida, kuinka moneen luvanhaltijaan nämä vaikuttaisivat. Lisäksi on syytä huomioda, että hyvämaineisuusarvioinnissa huomioitavat rikokset eivät automaattisesti aseta estettä luvan saamiselle tai luvan voimassaoloon, vaan hyvämaineisuuden arvioinnissa suoritetaan lisäksi ilmeisen sopimattomuuden arviointi. Joten pelkkä rikosrekisteriotemerkintä ei automaattisesti vaikuta henkilön hyvämaineisuuteen ja mahdollisuuksiin saada taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupa ja sitä kautta yrityksen perustamiseen tai toiminnan jatkamiseen.

Vastuu yrittäjäkokeen järjestämisestä Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi vaikuttaisi niihin koulutusorganisaatioihin, jotka nyt järjestävät kokeita, kun jatkossa ne eivät enää voisi järjestää kokeita. Kokeiden järjestämisestä saadun tulon menettämisen lisäksi kokeen järjestämisen siirtäminen muualle voisi mahdollisesti pienentää kannustinta myös koulutuksen järjestämiseen, jolloin koulutuksen tarjonta saattaisi pienentyä. Toisaalta samanaikaisesti lisättävä taksinkuljettajan koulutus lisäisi koulutusorganisaatioiden mahdollisuuksia tarjota koulutusta. Yrittäjäkokeen järjestämisen poisjäännillä ei näin ollen arvioida olevan vähäistä suurempaa vaikutusta koulutusorganisaatioille. Jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston vastaisi kokeen järjestämisestä, jolloin kokeet olisivat valtakunnallisesti yhteismitalliset ja saman tasoiset, jolloin merkitystä ei olisi sillä, minkä tahon järjestämään kokeeseen osallistuisi. Liikenne- ja viestintäviraston kokeiden järjestämisestä vastaavalle sopimustuottajalle (tällä hetkellä Ajovarma) kokeen järjestämisvastuu voisi parantaa liiketoimintaa ja tuoda uusia tuloja. Liikenne- ja viestintävirasto luultavasti hankkisi yrittäjäkokeen järjestämisen sopimuksella palveluntuottajalta.

Yrittäjäkokeessa todetun vilpin seuraukseksi ehdotetaan samaa Liikenne- ja viestintäviraston määräämää hallinnollista seuraamusta, mikä on käytössä jo taksinkuljettajan kokeessa. Vilppiin syyllistynyt ei saisi osallistua kokeeseen kuuden kuukauden aikana vilpin toteamisen jälkeen. Vilpin seurauksena määrätty kielto osallistua kokeeseen estäisi taksiliikennetoiminnan harjoittamisen kiellon aikana. Ennen taksiliikenneluvan saamista ei kuitenkaan ole vielä ehtinyt muodostua liiketoimintaa, joten karenssi käytännössä vain siirtää yritystoiminnan aloittamista. Ehdotettu seuraamus pidentäisi myös yritystoiminnan aloittamista vain vilpillisesti toimineilta henkilöiltä, eli estäisi epärehellisten toimijoiden mahdollisuutta aloittaa yritystoimintaa. Mikäli henkilö yrittäisi läpäistä yrittäjäkokeen vilpillisesti, on mahdollista, että vilpallinen toiminta

LUONNOS

jatkuisi myös yritystoiminnassa, joten seuraamuksella ei olisi vaikutusta vilpittömästi toimiviin henkilöihin. Ehdotus huomioida myös jälkikäteinen vilppi mahdollistaisi laajemman puuttumisen vilpilliseen toimintaan.

Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset viranomaisten toimintaan. Lisäämällä huomioitavia rikoksia hyvämaineisuuden arviointiin, laajentaisi se Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtäviä uusiin rikoksiin liikenneluvan käsittelyssä sekä olemassa olevien lupien valvonnassa. Lisättävät rikokset eivät kuitenkaan merkittävästi lisäisi tosiallista työmäärää, sillä rikosten tarkastaminen kuuluu nykyiselläänkin viraston tehtäviin, eikä lisättävät rikokset aiheuttaisi lupien myöntämisessä tai valvonnassa merkittävästi nykyistä suurempaa työmäärää. Valvonnan näkökulmasta hyvämaineisuuden arvioinnin edellytyksiin tehtävillä muutoksilla ei katsota olevan suoranaista vaikutusta viranomaisten valvontatehtävien suorittamiseen.

Vastuu kokeen järjestämisestä Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi lisäisi viraston työtä. Liikenne- ja viestintävirastolle muutoksesta arvioidaan koituvan lisäresurssitarvetta kertaluonteisesti tietojärjestelmiin tarvittavien muutosten tekemiseen sekä kokeen laatimiseen. Jatkossa ylläpitokulut käyttöänoton jälkeen liittyisivät lähinnä koekysymysten uusimiseen säännöllisesti. Samanaikaisesti Liikenne- ja viestintävirastolta poistuisi yrittäjäkokeen koulutusorganisaatioiden valvontaa koskevat tehtävät.

Samalla kun kokeen järjestämisvastuu siirtyisi Liikenne- ja viestintävirastolle, myös vilpin jälkeinen karenssi koskisi jatkossa yrittäjäkokeessa havaittua vilppiä. Tämä koskisi myös jälkikäteen havaittua vilppiä. Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi näin uusia hallinnollisia päätöksiä tehtäväksi kustakin vilppitapauksesta. Sama koskisi myös ehdotusta jälkikäteisen vilpin huomioimisesta. Näiden määrän voidaan kuitenkin arvioida jäävän pieneksi, jolloin vähäistä suurempia vaikutuksia ei viraston toimintaan ja työmäärään tulisi.

Vaikutukset työllisyyteen. Ehdotetut muutokset voivat vaikuttaa työllisyyteen. Hyvämaineisuuden arviointiin liittyvät rikokset vaikuttavat myös henkilö- ja tavaraliikennelupiin ja sitä kautta vaikutus on laajempi kuin jos se koskisi vain taksiryttäjiä. Hyvämaineisuuden arviointiin lisättävät rikokset voivat vaikeuttaa sellaisten ryttäjiin toimintaa, jotka ovat syyllistyneet kyseisiin rikoksiin, ja tätä kautta vaikuttaa näiden henkilöiden työllisyystilanteeseen ja heidän mahdollisuuksiinsa työllistää muita, kuten myös nykyisiin luvanhaltijoihin. Ei kuitenkaan ole mahdollista arvioida sitä, kuinka moneen potentiaaliseen liikenneluvan haltijaan tämä voisi vaikuttaa, mutta vaikutuksen voi arvioida olevan hyvin marginaalinen.

Siirtämällä kokeiden järjestämisvastuu Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi, voisi kokeiden tarjonta parantua merkittävästi valtakunnallisesti, mikäli kokeiden järjestäminen olisi jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston sopimustuottajan Ajovalman vastuulla. Tämä voisi helpottaa ryttäjäkokeeseen osallistumista ja sitä kautta välillisesti työllistymistä. Vaikutuksen ei kuitenkaan arvioida olevan kuin vähäinen.

Vaikutukset perusoikeuksien toteutumiseen. Liikenneluvan edellytysten tiukentamisella voi olla vaikutusta elinkeinovapauteen. Jatkossa mikäli henkilö on syyllistynyt henkeen tai terveyteen kohdistuviin rikoksiin, seksuaalirikoksiin, petos- tai maksuvälinerikoksiin, voi tuomiolla olla vaikutusta henkilön mahdollisuuteen ansaita elinkeinonsa taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan nojalla. Toisaalta luotettavat ja turvalliset taksipalvelut turvaavat myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta. Ehdotuksilla voidaan myös ajatella olevan

LUONNOS

positiivinen vaikutus kuluttajansuojaan ja harmaan talouden sekä rikollisuuden ehkäisyyn, samoin kuin vilppisääntelyn tiukentamisella.

4.2.2 Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu

Taloudelliset vaikutukset

Yritysvaiikutukset. Ehdotetut muutokset ajoneuvoa koskevista rekisterimerkinnöistä lisäisivät taksiyritysten hallinnollista taakkaa. Jatkossa luvanhaltijan tulisi rekisteröidä käytössään olevat ajoneuvot yksinomaiseen hallintaan, eli luvanhaltijan tulisi olla taksina käytettävän ajoneuvon omistaja tai haltija. Velvoite ei vaikuttaisi siten, että taksiyritysten tulisi ostaa ajoneuvo taksikäyttöön, sillä myös jatkossa rekisteriteknisesti olisi mahdollista, että auton omistaisi joku muu, kunhan taksiliikenneluvan haltija olisi vähintäänkin ajoneuvon haltijana. Jatkossa siis myös esimerkiksi perheen yhteistä ajoneuvoa tai rahoitusyhtiön omistamaa leasing ajoneuvoa voisi käyttää taksina, kunhan luvanhaltija olisi merkittynä ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi, eikä vaikutus tältä osin olisi hallinnollista taakkaa suurempi. Luvanhaltijan tulisi jatkossa tehdä rekisterimerkintä Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin.

Tämän lisäksi luvanhaltijan tulisi liittää taksiliikenteessä käyttämänsä ajoneuvot rekisterissä liikenneluvulle. Myös tämä merkintä tehtäisiin Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin. Koska tällä hetkellä taksiliikenteessä käytettävän ajoneuvon ei ole tarvinnut olla liikenneluvan haltijan omistuksessa tai hallinnassa, on ollut mahdollista, että eri taksiliikenneluvan haltijoilla on ollut yhteinen ajoneuvo käytössä vuorollaan. Myös jatkossa olisi rekisteriteknisesti mahdollista, että sama ajoneuvo olisi useamman taksiliikenneluvan haltijan omistajuudessa tai haltijuudessa, mutta tällöin luvanhaltijan olisi aina liikenteeseen lähtiessä huolehdittava, että ajoneuvo on sillä hetkellä liitettyä ajossa olevalle liikenneluvulle. Tämä tarkoittaisi aina ennen liikkeelle lähtöä tehtävää rekisterimerkintää. Muutosten vaikutukset koskisivat lähinnä vain taksiliikenneluvanhaltijoita, sillä henkilö- ja tavaraliikenneluvanhaltijat, ovat jo EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen myötä ilmoittaneet käytössään olevat ajoneuvot rekisteriin. Vaatimus yksinomaisesta hallinnasta ja liittämisestä liikenneluvulle voi vähentää taksina käytettävien ajoneuvojen määrää, sillä se lisää hallinnollista taakkaa ja osin hankaloittaa ajoneuvon käyttämistä taksina.

Taksikilpi lisäisi julkisia kustannuksia, mutta kustannukset voitaisiin kohdistaa rekisterikilpien asiakashintoihin. Kustannukset kohdistuisivat taksialalle ainakin osittain, mutta osa uuden kilpityypin aiheuttamista kustannuksista kohdistuisi mahdollisesti myös kaikkien rekisterikilpien hintoihin. Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetussa asetuksessa (1168/2023, jäljempänä *maksuasetus*) hinnoitellaan ajoneuvojen rekisteröintiin liittyvät suoritteet eli määritetään rekisterikilvistä perittävät asiakashinnat. Hinnan tulisi noudattaa maksuperustelain (150/1992) 6 §:n mukaista omakustannusarvoa. Liikenne- ja viestintäviraston suorittamassa kilpien kilpailutuksessa on aikaisemmin kilpailutettu yksikkökustannus kilpeä kohden erottelematta eri kilpityyppejä. Tällä kilpailutusmallilla jokainen kilpien erityinen ominaisuus (väri, koko jne.) lisää yhden kilven hankintakustannusta Liikenne- ja viestintävirastolle eli yksittäisten ominaisuuksien kustannuksia ei ole eroteltu. Taksikilvet vaatisivat kokonaan uuden pohjaväriyksen ja todennäköisesti muutos lisäisi yhden kilven hankintakustannusta seuraavassa kilpailutuksessa. Oletettavasti kustannusten nousu siis kohdistuisi kaikkiin kilpityyppeihin ja lopulta kaikkien muidenkin rekisterikilpien asiakashintoihin. Euromääräistä muutosta rekisterikilpien hintaan on vaikea arvioida ennen kuin rekisterikilpien kilpailutus on suoritettu niin, että myös taksikilpien vaatimukset on huomioitu. Tavallisten rekisterikilpien muuttaminen taksikilviksi vaatisi muutosrekisteröinnin. Ajoneuvon omistajan tai haltijan tulisi tehdä kilpien vaihto rekisteröivällä katsastustoimipaikalla, jolloin myös on maksettava voimassa olevan asetuksen mukainen hinta

LUONNOS

sekä kilvistä että muutosrekisteröinnistä. Asiakashinnat sisältävät myös palvelukorvauksen rekisteröinnin vastaanottajalle (katsastusyritykselle tässä tapauksessa) sekä Liikenne- ja viestintäviraston kustannukset. Taksikilpivaatimus toisi uusia kustannuksia taksialalle, Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan yksittäisten rekisterikilpien hinnan ei pitäisi nousta merkittävästi nykyhinnoista, jääden muutaman kymmenen euron hintaiseksi. Lisäksi taksirytysten hallinnollinen taakka kasvaisi kilpien hakemisesta ja asentamisesta. Sopimusrekisteröijille uudet kilvet toisivat lisätehtävän, mikä voisi edellyttää ennen kilpien myöntämisen aloittamista rekisteröijille kuluja henkilöstön kouluttamisesta, mutta myös uutta liiketoimintaa.

Katsastusyrityksille tulisi myös katsastamiseen liittyvä uusi tehtävä, kun jatkossa niiden tulisi tarkastaa jokaisesta taksina käytettävästä ajoneuvosta, että ne eivät olisi käyttökiellossa. Tarkastus olisi pääosin samanlainen menettely kuin on muissakin käyttökieltojen kohdalla katsastuksessa. Käyttökiellon pystyisi toteamaan Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmistä katsastamisen aikana. Katsastustoimijoille voisi tulla tarve kehittää tietojärjestelmiään taksikilpien ja siihen liittyvän käyttökiellon tarkistuksen takia. Kustannusten arvioidaan olevan kuitenkin maltilliset. Katsastuksen asiakashinta määräytyy kilpailulla markkinoilla, eikä ole oletettavaa, että taksikilven edellytysten tarkastaminen nostaisi katsastuksien hintaa vähäistä enempää.

Lisäksi taksikilpivaatimus vaikeuttaisi muun kuin luvanhaltijan itsensä omistaman ajoneuvon käyttöä taksina, mikä voi vähentää sellaisten taksirytysten toimimista, jotka ovat käyttäneet taksina esimerkiksi perheen yhteistä ajoneuvoa. Nykyisellään taksin tunnistimena toimivan taksivalaisimen saa usein otettua pois katolta silloin, kun ajoneuvoa käytetään omiin ajoihin, joka mahdollistaa ajoneuvon monipuolisemman käytön etenkin osa-aikaisten yrittäjien ja kuljettajien toiminnassa. Taksikilven vaatimus voisi osaltaan vaikuttaa yrittäjien poistumiseen alalta, mikäli ajoneuvoa käytettäisiin taksina vain osan aikaa, ja ajoneuvo olisi muutoin tavanomaisessa käytössä. Tämä johtuu siitä, että taksikilpiä ei saisi itse poistaa ajoneuvosta, jolloin taksina käytettävä ajoneuvo erottuisi liikennevirrasta myös silloin, kun ajoneuvolla ei ajettaisi taksiajoja, vaan sitä käytettäisiin omissa ajoissa. Taksikilpivaatimus vähentäisikin arvion mukaan etenkin vain sesonkiluonteisesti tai kysyntäpiikkien aikana taksina käytettäviä ajoneuvoja. Tämä voisi osaltaan vaikuttaa myös mm. kysyntäpiikkien aikana tehtävien taksiajojen määrää. Liikenneluvan haltijan tulisi myös hankkia erilliset taksikilvet jokaiseen taksina käytettävään ajoneuvoon, joten useamman ajoneuvon yrittäjille kustannus ja hallinnollinen taakka kertaantuisi.

Ehdotetulla uudella liikennevirhemaksulla lain tai määräyksen vastaisesta hinnastosta tai hintatietojen esittämisestä ei pitäisi olla yrityksille taloudellisia vaikutuksia. Jo nykyisellään yritysten on tullut huolehtia, että niiden hinnastot ovat lain ja määräysten mukaisia, joten taloudelliset vaikutukset kohdistuisivat vain niihin toimijoihin, jotka eivät noudata sääntöjä.

Julkinen talous. Ehdotukset ajoneuvojen yksinomaisesta hallinnasta ja liittämisestä liikenneluvalle voisivat helpottaa verovalvontaa ja vähentää harmaata taloutta, sillä kirjaamalla liikenneasioiden rekisteriin ajoneuvo luvanhaltijan tai rekisteröitymisvelvollisen palveluntarjoajan yksinomaiseen hallintaan, varmistetaan kuljetusyrityksen merkittävän tuotantovälineen, eli ajoneuvon, liittäminen yrityksen liiketoimintaan. Näin yrityksen tuotannontekijä kytketään yrityksen kirjanpitoon ja verotukseen sekä näiden valvontaan. Verovalvonnallisesti nykyisellä lainsäädännöllä on lähes mahdotonta selvittää, millä ajoneuvolla taksiliiketoimintaa on harjoitettu, joten ajoneuvoon liittyviä kuluja ei verovalvonnassa voida tällä hetkellä aukottomasti tarkastaa. Taksiliiketoiminnassa nimenomaan ajoneuvo on sen tuotannontekijä, josta muodostuu kuluja, jotka ovat mm. elinkeinoverotuksessa vähennyskelpoisia, mikäli tuotannontekijä on elinkeinotoimintaan

LUONNOS

liittyvässä käytössä. Samasta syystä tuotannon tekijän käyttö esim. omaan käyttöön on eriteltävä eli taksiliikenteessä ajoneuvolla ajotut omat ajot, ja tästä yrittäjä joutuu maksamaan eräänlaista korvausta. Estämällä tämänkaltaisen toiminnon, on mahdollista, että se parantaa taksitoiminnan verojen maksua. Myös erillisen taksikilven vaatimuksen voidaan nähdä parantavan harmaan talouden torjuntaa, sillä sen arvioidaan vähentävän pimeiden taksien mahdollisuuksia toimia taksiliikenteessä, ja tätä kautta myös veronkierron vähentyvän. Pimeällä taksilla tarkoitetaan taksiliikenteessä käytettävää ajoneuvoa, jolla harjoitetaan taksiliikennettä ilman voimassa olevia lupia. Tämänkaltaisilla toimijoilla ei ole mahdollisesti taksiliikennelupaa, kuljettajalla ajolupaa, eikä ajoneuvoa ole rekisteröity luvanvaraiseksi. Tällöin myöskään veroja ei makseta toiminnasta. Pimeiden taksien määrästä ei kuitenkaan ole arvioita, joten tämän vaikutuksia verokertymään ei voida luotettavasti arvioida.

Julkisen talouden kannalta taksikilpien valmistus ja palvelukorvaukset tulisivat näkymään kustannuksina Liikenne- ja viestintäviraston budjetissa ja asiakashinnat tuottoina. Kustannukset ja tuotot lisääntyisivät ensimmäisenä vuotena, koska oletettavasti noin 13 000 taksiauton rekisterikilvet tulisi vaihtaa taksikilpiin. Kustannukset ja tuotot vakiintuisivat tämän jälkeen, kun vuosittain vain uusien taksiautojen kilvet vaihdettaisiin taksikilviksi. Palvelukorvausten ja hinnan erotuksilla katettaisiin viraston kustannukset omakustannusperiaatteen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirastolle syntyisi vuosien 2026–2027 välisenä aikana noin 200 000 euron kehittämiskustannus taksikilpien vaatimasta prosessi- ja järjestelmäkehityksestä. Poliisihallitukselle saattaisi syntyä vastaavia valvontaan liittyviä kehittämiskustannuksia. Viranomaisille syntyisi myös taksikilpiin liittyviä vuotuisia ylläpitokuluja. Kehittämiskuluihin vaikuttaa valvonnan toteuttamisen yksityiskohdat, jotka jäisivät toimivaltaisten viranomaisten arvioitavaksi osana valvonnan toimeenpanoa. Taksikilpi myös tulee lisäämään viranomaisten etenkin Liikenne- ja viestintäviraston neuvontatehtäviä ja niihin liittyviä kustannuksia. Uuden 100 euron liikennevirhemaksun määrääminen voisi lisätä valtion sanktiotuloja, mutta se lisäisi valtion tuloja vain potentiaalisesti tai marginaalisesti.

Mikäli esitetyt uudet velvoitteet vähentäisivät taksityrittäjien, taksinkuljettajien tai taksina käytettävien ajoneuvojen määrää, voisi näillä olla vaikutusta yrittäjyyden, työllisyyden tai taksimatkojen vähentyessä myös verokertymään negatiivisesti. Määrää on kuitenkin mahdotonta arvioida.

Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset viranomaisten toimintaan. Laajentamalla koskemaan yksinomaisten hallinnan velvoite myös taksiliikenneluvan haltijoita, ei ehdotetulla muutoksilla olisi kustannuksia lisääviä viranomaisvaikutuksia. Muutos ei edellyttäisi tietojärjestelmämuutoksia, sillä järjestelmät ovat jo olemassa. Sen sijaan velvoite liittyy rekisteritunnus liikenneluvalla aiheuttaisi Liikenne- ja viestintävirastolle järjestelmäkustannuksia, joiden on arvioitu olevan n. 25 000 euroa. Myös poliisille voi aiheutua vähäisiä järjestelmäkustannuksia. Ehdotetut muutokset kuitenkin vahvistaisivat ja tehostaisivat viranomaisvalvontaa. Jatkossa poliisi voisi rekisteritunnuksella tarkastaa, onko kyseinen taksina käytetty ajoneuvo liitetty liikenneluvalla ja ovatko luvat kunnossa. Tämä tehostaisi ja nopeuttaisi etenkin tienvarsivalvontaa, kun tiedot saataisiin reaaliaikaisesti ja luotettavasti.

Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämän sähköisen palvelun, josta voi tarkistaa julkiset liikennelupatiedot, laajentaminen siten, että jatkossa palvelusta voisi tarkastaa rekisteritunnuksen perusteella myös taksin lupatiedot olisi mahdollista toteuttaa suhteellisen vähäisin, kertaluonteisin kustannuksin. Muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia viranomaisten henkilöresursseihin.

LUONNOS

Taksikilven käyttöönotto loisi uutta viranomaistoimintaa liittyen taksiliikenteeseen ja lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston sekä poliisin tehtäviä ja aiheuttaisi merkittäviä kehittämiskustannuksia. Taksikilpiä ei voitaisi luovuttaa kenelle tahansa ilman, ettei niiden luotettavuus kärsisi. Taksikilpien luotettavuuden varmistaminen vaatisi etupainotteisia tarkastuksia niitä luovutettaessa taksialan toimijalle. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta, johon lukeutuu osana myös ajoneuvojen rekisteritunnusten myöntäminen ja rekisterikilpien valmistaminen sekä toimittaminen. Rekisterikilpien toimittaminen hoidetaan myös sopimuskumppaniverkoston kautta ja rekisterikilpiasioita olemassa oleville ajoneuvoille (eli tunnusten ja kilpien vaihtoa) hoitavat tietyt rekisteröivät katsastustoimipaikat. Ajoneuvojen sopimusrekisteröinti perustuu liikennepalvelulain 25 luvun (Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle) säädöksiin. Keskeistä on huomioida, että sopimusrekisteröinti on avustava viranomaistehtävä, eikä sopimusrekisteröijä saa käyttää harkintaa taksikilpiä luovuttaessaan. Taksikilpien luovuttaminen olisi kuitenkin mahdollista vain, jos luovuttamisen säädetyt edellytykset täytyisivät. Nämä edellytykset tulisi Liikenne- ja viestintäviraston toteuttaa sopimusrekisteröijien käyttämään järjestelmään yksiselitteisellä tavalla niin, että taksikilpien luovuttaminen estyy, jos säädetyt edellytykset eivät täyty. Vastaava menettely on käytössä muissa muutosrekisteröinneissä sekä sopimuskumppaneiden käyttämissä järjestelmissä, että Liikenne- ja viestintäviraston sähköisissä palveluissa. Nämä muut säännöt ovat kuitenkin varsin yksinkertaisia verrattuna taksikilviltä vaadittaviin luotettavuuden varmistamiseen liittyviin sääntöihin. Muun muassa muutosrekisteröinnin liikennekäyttöönotto ei ole mahdollista, jos auto on käyttökiellossa erääntyneiden ajoneuvoverojen takia. Etukäteen ja tietojärjestelmän avulla tehtävillä menettelyllä varmistettaisiin, että sopimusrekisteröijät eivät käytä harkintaa taksikilpien luovuttamisessa, ja voisivat ylipäänsä hoitaa tehtävää, kun taksikilpien edellytykset täytyvät. Jos tilanteessa täytyisi käyttää harkintaa, siirtäisi sopimusrekisteröijä tehtävän liikennepalvelulain 211 §:n 2 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastoon ratkaistavaksi. Tämä edellytysten tarkistaminen taksikilpiä luovutettaessa vaatisi Liikenne- ja viestintävirastolta merkittäviä uusia toimintaprosesseja ja niiden toteuttamista tietojärjestelmiin ja tietojärjestelmien rajapintoihin edellä kuvatuin tavoin n. 200 000 euron edestä.

Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tulee kouluttaa ja ohjeistaa rekisteröintioikeudet saaneet henkilöt eli rekisteröinnin suorittajat, ja valvoa, että ohjeistuksia noudatetaan. Näistä voi koitua virastolle etenkin muutosten alkuvaiheessa koulutus- ja neuvontatehtävien kasvua.

Liikenne- ja viestintä virasto hankkii fyysiset rekisterikilvet määräajoin julkisella kilpailutuksella. Uudet taksikilvet tulisi huomioida seuraavassa viraston rekisterikilpitoimittajan kilpailutuksessa vuoden 2026 viimeisellä puoliskolla. Uusi kilpitoimittajasopimus tulisi saada voimaan vuoden 2027 alusta. Taksina voi käyttää henkilöautoa, pakettiautoa, kuorma-autoa, kolmipyörää, kevyttä nelipyörää tai raskasta nelipyörää ja näiden ajoneuvojen kilpityypit tulisi olla saatavilla myös taksikilpenä muutoksen tultua voimaan. Tämä lisää monimutkaisuutta rekisterikilpien kilpailutukseen ja hallinnointiin.

Lisäksi valvonnan tulee olla tehokasta, koska taksialan toimijoiden tilanteet saattavat muuttua taksikilpien käytön aikana ja taksikilvet, joiden käytöllä ei enää ole edellytyksiä, tulee saada kerättyä pois liikenteestä. Tämä tehtävä tulee uutena Liikenne- ja viestintävirastolle ja etenkin poliisille, joka käytännön valvontaa suorittaa. Valvonta lisää poliisin tehtäviä, mutta taksikilpiin sidottu käyttökieltomenettely voi myös tehostaa valvontaa ja ennalta vähentää tarvittavan valvonnan määrää. Valvonnan käytännön toteuttamistavat tulee arvioida valvovien viranomaisten kesken, jotta valvontaa toimeenpannaan tarkoituksenmukaisella tasolla ja saatavilla olevien resurssien puitteissa. Alustavasti poliisin tulee kuitenkin voida tarkastaa taksikilven edellytyksien voimassaolo liikennevalvonnassa rekisteritunnukseen pohjautuvan kyselyn kautta.

LUONNOS

Uusien liikennevirhemaksun määräämisillä voi olla vähäistä vaikutusta poliisin toimintaan, mutta sanktiointi lisääisi myös valtion sanktiotuloja. Valvonnan ja liikennevirhemaksujen keskeinen tarkoitus ei kuitenkaan ole tulojen tavoittelu tai viranomaismenojen kattaminen, vaan sääntelyn tehokas toimeenpano ja liikenne rikkomusten ja -rikosten estäminen ennalta.

Vaikutukset työllisyyteen. Ehdotukset ajoneuvon rekisteröinnistä yksinomaiseen hallintaan ja liittämistä liikenneluvulle, sekä uudet taksikilvet voisivat vaikuttaa työllisyyteen, sillä ne voivat vähentää osa-aikaisia taksinkuljettajia ja yrittäjiä. Rekisteröintiä koskevat muutokset voivat hankaloittaa osa-aikaisesti toimivia yrittäjiä tai kuljettajia, mikäli he ovat käyttäneet jonkun toisen omistamaa ajoneuvoa taksiliikenteessä, ja kokisivat uudet velvoitteet hankalaksi. Kuitenkin jo nyt, taksiliikenteessä käytettävä auto on tullut rekisteröidä luvanvaraiseen käyttöön, jolloin todellisuudessa uudet velvoitteet eivät estäisi jatkossakaan toisen omistaman ajoneuvon käyttöä, kunhan liikenneluvan haltija on ajoneuvon omistama tai haltija ja ajoneuvo on liitetty liikenneluvulle, jolloin mahdollinen negatiivinen vaikutus työllisyyteen pelkän rekisteröimisvaatimuksen takia voidaan arvioida olevan suhteellisen vähäinen. Osa-aikaisiin yrittäjiin tai yrittäjien taksina käytettäviin ajoneuvojen määrään vaatimukset voisivat kuitenkin vaikuttaa vähentävästi. Taksikilpien osalta vaikutus voi olla suurempi, sillä taksikilpien hankinta rajoittaa enemmän ajoneuvon muuta käyttöä. Tämä voi vähentää sellaisten yrittäjien toimintaa, jotka käyttävät ajoneuvoa enemmän muuhun ajoon kuin taksiliikenteeseen, eli vain osa-aikaisesti tai sesonkiluontoisesti taksia ajavat yrittäjät, ja tätä kautta myös taksiajajien määrään etenkin kysyntäpiikkien aikana, jos taksina käytettävää ajoneuvoja olisi vähemmän. Velvoite kilven hankintaan on asetettu luvanhaltijalle, jolloin vaikutus taksinkuljettajiin voi arvioida olevan vähäinen. Vaatimus erillisestä taksikilvestä voisi mahdollisesti vaikuttaa etenkin sellaisiin yrityksiin, jotka toimivat pääosin osa-aikaisesti ja täten vaikuttaa myös työllisyyteen, mutta määrää ei ole mahdollista arvioida. Muutosten vakiinnuttua vaikutuksen arvioidaan tasaantuvan ja esitetyt muutosehdotukset voivat myös pidemmällä tähtäimellä parantaa taksialan luotettavuutta ja mainetta.

Vaikutukset kotitalouksien asemaan. Kotitalouksien osalta liikenneluvanhaltijoille asetetut uudet velvollisuudet ja niiden tuomat lisäkustannukset voisivat vaikuttaa taksipalveluiden yleiseen hintatasoon ja siten välillisesti myös taksipalveluja käyttävien kotitalouksien taloudelliseen asemaan. Lisäksi mikäli esitetyt muutosehdotukset vaikuttaisivat vähentävästi alalla olevien tai sinne pyrkivien taksinkuljettajien ja yrittäjien määrään, voisi tämä välillisesti vaikuttaa myös taksipalveluiden saatavuuteen negatiivisesti muutosten voimaan tullessa, mutta vaikutuksen arvioidaan tasaantuvan muutosten vakiinnuttua. Muutokset (etenkin taksikilpi sekä julkisen rekisterin laajentaminen) myös helpottaisivat taksien tunnistamista, mikä lisääisi kuluttajien mahdollisuutta arvioida taksin luotettavuutta. Lisäksi viranomaisen myöntämä taksikilpi voisi vähentää pimeiden taksien määrää, sillä nämä ajoneuvot olisi helpompi tunnistaa liikennevirrasta niin poliisin kuin kuluttajienkin. Myös julkisen rekisterin laajentaminen helpottaisi yksittäisen taksina käytettävän ajoneuvon lupatietojen tarkastamista reaaliaikaisesti. Pimeiden taksien vähentyminen voisi vähentää myös mm. ryöstöhinnoittelua tai muita lainvastaisia toimia ja sitä kautta myös lisätä kuluttajien luottamusta. Myös hinnoittelua koskevien muutosehdotusten vaikutuksena kotitalouksien asema parantuisi, kun jatkossa hinnoittelua koskevien rikkomusten takia poliisi voisi määrätä liikennevirhemaksun, minkä ennaltaehkäisevä sekä pelotevaikutus voi parantaa yrittäjien ja kuljettajien toimintaa hinnan ilmoittamisessa ja tätä kautta parantaa myös kuluttajien ja kotitalouksien asemaa.

Vaikutukset perusoikeuksien toteutumiseen. Esitetty käyttökielto vaikuttaisi taksiliikenneluvan haltijoiden omaisuuden suojaan ja elinkeinonvapauteen heikentävästi. Samalla se kuitenkin olisi tarpeen säädöksen tavoitteen, taksiajoneuvojen paremman tunnistettavuuden, saavuttamiseksi. Erillisen taksikilven arvioidaan myös vaikuttavan pimeiden taksien vähentymiseen ja

LUONNOS

tehostavan poliisin valvontaa, ja tätä kautta parantavan kuluttajansuojaa, liikenneturvallisuutta ja turvaavan myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta.

Sääntelyn muuttaminen ehdotuksen mukaan siten, että myös taksinkuljettaja olisi luvanhaltijan lisäksi vastuussa hintatietojen ilmoittamisesta, vaikuttaa taksinkuljettajien oikeudelliseen asemaan. Kuljettajan olisi jatkossa vastuussa hintatietojen esittämisestä ja ilmoittamisesta etenkin ennalta tilaamattomissa kyydeissä. Muutos toisi taksinkuljettajalle uusia velvoitteita, joiden laiminlyömisestä voi aiheutua kuljettajalle taloudellisia sanktioita. Kohtuullista sanktiouhkaa kuljettajalle voidaan kuitenkin pitää valvonnan tehostamiseksi perusteltuna, koska taksinkuljettajan on katsottu olevan parhaassa asemassa tarkistamaan ennen ajoon lähtöä, onko ajoneuvossa vaadittavat hintatiedot, tai ilmoittamaan kuluttajalle ennen matkan alkamista hinnan määrittämisen perusteet tai kiinteän hinnan ennalta tilaamattomissa kyydeissä.

4.2.3 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot

Taloudelliset vaikutukset

Yritysvaiikutukset. Harmaan talouden torjunnan helpottamiseen tähtäävällä taksamittarivaatimuksella olisi vaikutuksia yritysten kustannuksiin. Tämä vaikuttaisi alalla jo oleviin yrittäjiin sekä nostaisi alalle tulon kynnyistä. Velvoite käyttää kaikissa taksiliikenteeseen käytettävissä ajoneuvoissa mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria aiheuttaisi kustannuksia sellaisille yrityksille, joilla ei tällä hetkellä ole vaatimusten mukaista taksamittaria ajoneuvoissaan. Tällaisten toimijoiden tarkka määrä ei ole tiedossa, mutta Liikenne- ja viestintäviraston varovaisen arvion mukaan taksamittari löytyisi yhä n. 70–80 % takseista. Koska laissa on tälläkin hetkellä velvollisuus käyttää taksamittaria lain 152 § 2 momentin mukaisissa muuttuvahintaisissa kyydeissä, voidaan arvioida, että taksamittareita on yhä laajasti käytössä.

Taksamittarivelvoitteesta aiheutuvat kustannukset riippuvat toisaalta siitä, kuinka yritys hinnoittelee taksipalvelunsa ja toisaalta siitä, millaisen laitteen tai järjestelmän yritys päätyy hankkimaan. Alalla tyypillisesti käytössä olevien, mittauslaitelain vaatimukset täyttävien taksamittareiden hankinta- ja asennushinta lisälaitteineen on yhteensä noin 2 000 euroa. Laitteiden leasinghinnat ovat valmistajasta riippuen alkaen noin 80–100 euroa kuukaudessa. Useat välitysyhtiöt kuitenkin voivat edellyttää, että niiden välittämässä kyydeissä käytetään juuri tietynlaista laitteistoa. Kyydinvälitysalustatoimijat eivät ole edellyttäneet taksamittarin käyttöä. Mikäli yritys ajaa ainoastaan alustan kautta välitettäviä kyytejä, ei ajoneuvossa luultavasti ole taksamittaria, sillä sitä ei tämän hetken lainsäädännön mukaan silloin edellytetä. Taksamittarin hankinta koskisikin eniten juuri tämänkaltaisia yrityksiä, jotka ajavat ainoastaan ennalta tilattuja kyytejä alustojen kautta. VATT:n Datahuoneelta saatujen tietojen mukaan vuonna 2022 noin kolmanneksella toimintaa harjoittaneista taksiyrityksistä vuotuinen liikevaihto oli alle 50 000 euroa vuodessa ja tilikauden keskimääräinen tulos noin 5 500 euroa. Pienemmillä yrityksillä toiminnan kiinteät kulut muodostavat myös suhteellisesti suuremman osan kustannuksista. Osalle toimijoista taksamittarista aiheutuisi lisäkustannus, joka kasvattaisi toiminnan kiinteitä kustannuksia. Luultavasti osa yrityksistä laittaisi taksamittarin hinnan kuluttajilta perittävään hinnastoon, mikä nostaisi taksipalvelujen hintoja. Taksamittarivaatimus edellyttäisi myös kiinteähintaisissa kyydeissä taksinkuljettajalta jokaisen yksittäisen tilauksen tietojen merkitsemistä taksamittariin ennen kyydin alkamista. Tämä veisi kuljettajalta tietyn ajan, joka pitäisi allokoida kuljettajien työpäivään ja tilausten hyväksymiseen.

Muunlaisten laitteiden ja järjestelmien hintatasoa ei ole pystytty arvioimaan, mutta arvio on, että näiden kuukausi- tai kertakustannus on taksamittaria huomattavasti edullisempi. Edellyttämällä taksamittaria olisi sillä vaikutusta myös näitä muita laitteita tai järjestelmiä

LUONNOS

tarjoavien yritysten liikevaihtoon, sillä jatkossa näitä palveluita ei enää tarvittaisi samalla tavalla. Muiden laitteiden tai järjestelmien markkinatilanteesta tai hintatasosta ei kuitenkaan ole saatu tarkkoja tietoja.

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 taksiyrittäjien tietoja julkisista velvoitteista kuten veroista ja eläkkeistä. Siten toimenpiteillä voidaan arvioida olevan verojen maksua lisäävä vaikutus.

Sovellusten kautta tilattujen ja maksettujen ajojen tai etukäteen muulla tavoin sovittujen kiinteähintaisten ajojen kirjaaminen taksamittariin käsin sisältäisi kuitenkin vilpin mahdollisuuden, silloin kun taksamittaria käytetään vain ns. kassakoneena, eikä hinnan määrittämisessä. Taksamittarin tarkoituksena on toimia harmaan talouden torjunnan estämiseksi kassakoneena, jolloin tiedon olisi hyvä siirtyä sovelluksesta automaattisesti mittariin. Tämä kuitenkin edellyttäisi toimijoilta järjestelmäintegraation kehittämistä sovelluksesta mittariin, mutta tämän integraation luominen on yrityksille vapaaehtoista. Ilman integraatiota jää ajojen kirjaaminen käsin kuljettajan vastuulle, jolloin väärinkäytökset taksamittariin ilmoitetuista summista tulisivat esille vain yksittäisissä verotarkastuksissa, jolloin taksamittarin ennalta ehkäisevä vaikutus veron kiertoon voi jäädä pienemmäksi. Tällöinkin pelotevaikutus olisi kuitenkin olemassa, mikäli asia tarkastettaisiin verovalvonnassa jälkikäteen, jolloin veronkierrosta jäisi helpommin kiinni. Taksamittarissa tiedot tallentuvat siten, että verottajalla on mahdollisuus tarkistaa suoritettut ja vastaanotetut maksut sekä ajoneuvon kulkema matka, jolloin tietoja on mahdollista hyödyntää muun muassa arvioitaessa mahdollista tulojen salausta, jolloin taksamittarin voi katsoa ehkäisevän harmaata taloutta.

Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset viranomaisten toimintaan. Mikäli kaikissa ajoneuvoissa olisi taksamittari, joka keräisi jokaisesta taksimatkasta laissa määritellyt tiedot, sekä lisäksi mm. kokonaiskilometrit, olisi tietojen kerääminen standardimuotoista ja tämän kautta helpottaisi niin Verohallinnon kuin Liikenne- ja viestintäviraston työtä. Taksamittarin käyttö voisi parantaa ja tehostaa Verohallinnon toimintaa. Taksamittarissa tiedot tallentuvat siten, että verottajalla on mahdollisuus tarkistaa suoritettut ja vastaanotetut maksut sekä ajoneuvon kulkema matka, jolloin tietoja on mahdollista hyödyntää muun muassa arvioitaessa mahdollista tulojen salausta. Taksamittari kerää myös muita, kuin laissa määriteltyjä tietoja, kuten ajoneuvon kokonaiskilometrit, mikä on verovalvonnassa olennainen tieto.

Vaikutukset työllisyyteen. Ehdotuksella pakollisen taksamittarin käyttämisestä voi arvioida olevan mahdollisesti vähäistä vaikutusta työllisyyteen. Kaikki yrittäjille asetettavat uudet velvollisuudet ja kustannukset voivat vaikuttaa markkinoilla olevien yrittäjien määrään, mikäli he kokevat uudet kustannukset suuriksi niistä saatuihin hyötyihin nähden. Taksamittarivaatimuksen voi nähdä vaikuttavan etenkin sellaisten yrittäjien määrään, jotka ajavat ainoastaan ennalta tilattuja kyytejä, usein alustatoimijoiden kautta, mutta myös tavanomaisempien välitysyhtiöiden kautta. Tällöin heille taksamittarivaatimus olisi uusi kustannus, ja mikäli yrittäjällä olisi useampi ajoneuvo käytössään, tulisi kaikkiin hankkia erillinen taksamittari. Tämä voisi vähentää sellaisten yrittäjien määrää sekä myös vain osaaikaisesti tai sesonkiluontoisesti taksia ajavien yrittäjien tai autojen määrää ja sitä kautta myös

LUONNOS

heidän mahdollisuuksiaan tarjota työtä taksinkuljettajille. Samanaikaisesti sellaisten taksiyrittäjien, jotka toimivat, ja joiden kuljettajat toimivat pitkälti täysipäiväisesti taksimarkkinoilla, ja joilla on jo taksamittarit, ei uusi vaatimus vaikuttaisi näiden kustannuksiin ja sitä kautta työllisyyteen.

Vaikutukset kotitalouksien asemaan. Kotitalouksien osalta liikenneluvanhaltijoille asetettu uusi velvollisuus taksamittarin hankintaan ja sen tuoma lisäkustannus voisi vaikuttaa taksipalveluiden yleiseen hintatasoon ja siten välillisesti myös taksipalveluja käyttävien kotitalouksien taloudelliseen asemaan. Lisäksi mikäli esitetyt muutosehdotukset vaikuttaisivat vähentävästi alalla olevien tai sinne pyrkivien taksinkuljettajien ja yrittäjien määriin, voisi tämä välillisesti vaikuttaa myös taksipalveluiden saatavuuteen negatiivisesti muutosten voimaan tullessa, mutta tasaantuvan muutosten vakiinnuttua. Taksamittarivaatimus voisi kuitenkin myös vaikuttaa kuluttajien luottamukseen taksialaa kohtaan parantavasti, kun kuluttaja näkisi jatkossa kaikissa taksiautossa taksamittarin ja siinä joko kiinteän hinnan tai mittariin perustuvan hinnan muodostumisen.

Vaikutukset perusoikeuksien toteutumiseen. Esityksellä mittauslaitelain mukaisen taksamittarin käyttämiseen on vaikutusta taksiliikenteen haltijoiden perustuslain 15 §:ssä turvattuun omaisuuden suojaan ja 18 §:ssä turvattuun elinkeinovapauteen. Sellaiset taksiliikenneluvan haltijat, joiden ajoneuvoissa ei ole vaatimuksen mukaista taksamittaria, joutuisivat sellaiseen investoimaan. Taksamittarilla pyritään ehkäisemään harmaata taloutta, joten edellä mainittujen perusoikeuksien rajoittamiselle on perustellut syyt.

4.2.4 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta

Taloudelliset vaikutukset

Yritysvaikutukset. Ehdotetuilla tarkennuksilla taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksynnän vaatimuksiin ei arvioida olevan vähäistä suurempia vaikutuksia taksiliikenteen koulutusta tarjoaviin yrityksiin, julkiseen talouteen tai kansantalouteen. Esityksellä siitä, että koulutusorganisaation hyväksyntää ei olisi peruutettu liikennepalvelulain 242 §:n 2 momentin 2 kohdan tai 4 kohdan tai siihen verrattavissa olevan toiminnan perusteella viimeisen kuluneen vuoden aikana ei myöskään arvioida olevan vähäistä suurempaa vaikutusta koulutusorganisaatioiden määriin tai hyväksyntään tulevaisuudessa. Liikenne- ja viestintävirasto ei ole voimassa olevan lain nojalla peruuttanut taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta tai yrittäjäkoulutusta järjestävän organisaation hyväksyntöjä. Nykyistä tarkkarajaisemmat kriteerit voivat vähentää hiukan yritysten kokemaa hallinnollista taakkaa ja toisaalta tehostaa koulutusorganisaatioiden ennakollista valvontaa nykyisestä, millä voi välillisesti olla koulutusosalalla toimivien yritysten toimintaympäristöön tasapuolistava vaikutus.

Ehdotettu mahdollisuus Harmaan talouden selvitysyksikön velvoitteidenhoitoselvitysten tekemisestä voisi pienentää hiukan taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden kokemaa hallinnollista taakkaa vähentämällä niiden hyväksyntähakemukseen yhteydessä toimitettavien tietojen määrää.

Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset viranomaisten toimintaan. Taksinkuljettajan peruskoulutusta ja täydennyskoulutusta tarjoavien koulutusorganisaatioiden hyväksyntä koulutuksen järjestäjäksi tulisi lisäämään Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää vähäisesti. Liikenne- ja viestintäviraston varovaisen asiantuntija-arvion mukaan organisaatioiden määrä voisi kasvaa

LUONNOS

noin sataan. Varsinaisen kentällä tapahtuvan koulutuksen järjestäjien valvonnan suorittaa tällä hetkellä Liikenne- ja viestintäviraston sopimuskumppani, joka nykyisellään on Ajovarma Oy.

Ehdotetut tarkennukset taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksynnälle sekä mahdollisuus pyytää velvoitteidenhoitoselvitystä Harmaan talouden selvitysyksiköstä puolestaan vähentäisivät Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa. Velvoitteidenhoitoselvityksiä arvioidaan pyydettyä joitain kymmeniä raportteja vuosittain.

Verohallinnon mukaan velvoitteidenhoitoselvitystä koskevasta esityksestä aiheutuu sille tietojärjestelmämuutoksista johtuva kertaluonteinen kuluerä. Verohallinnon mukaan tietojärjestelmämuutoksiin tarvittavat resurssitarpeet ovat vähäiset ja ne tullaan kattamaan olemassa olevien määrärahojen uudelleen kohdentamisilla.

4.2.5 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

Taloudelliset vaikutukset

Yritysvaiikutukset. Taksinkuljettajien koulutukseen ja kokeisiin liittyvillä ehdotuksilla olisi jonkin verran taloudellisia vaikutuksia sekä taksialalla toimiville ja alalle pyrkiville kuljettajille, taksiryhmiä ja koulutusta tarjoaville organisaatioille.

Ehdotetulla taksinkuljettajan koulutuksella olisi suoria taloudellisia vaikutuksia toimialalle pyrkiviin kuljettajiin, sillä se olisi jatkossa ajoluvan saamisen välttämätön edellytys. Taksinkuljettajien koulutusmarkkinoiden kysyntä ja tarjonta tulevat määrittelemään koulutuksen tarjonnan ja hintatason, joten esityksen taloudellisten arvioiden tekemiseen liittyy runsaasti epävarmuuksia. Liikenne- ja viestintäviraston tekemän suppean otoksen mukaan nykyisin tarjolla olevan taksiryhmiäkoulutuksen ja erityisryhmien kuljettajakoulutuksen veroton tuntihinta on noin 12–27 euroa sisältäen arvonlisäveron. Hinta vaihtelee todennäköisesti myös koulutusmuodon mukaan eli siihen vaikuttaa esimerkiksi se, järjestetäänkö koulutus läsnä- vai etäopetuksena. Nyt esitetyn mukaan taksinkuljettajan kuljettajakoulutuksen kesto olisi 21 tuntia. Edellä mainituilla oletuksilla alalle pyrkivän kuljettajan taksinkuljettajan koulutuksesta koituva veroton kustannus olisi 252–567 euroa. Osa taksiryhmiä saattaa maksaa taksinkuljettajan koulutuksen yrityksen palkkaamille uusille kuljettajille, kun taas osa kustannuksista jäänee alalle tulevien kuljettajien itse maksettavaksi. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan vuosien 2021–2024 aikana uusia taksinkuljettajien ajolupia on myönnetty vuosittain noin 3 500 kappaletta. Ehdotettujen muutosten oletetaan vähentävän hiukan alalle pyrkijöiden määrää, mutta edellä mainituilla oletuksilla taksinkuljettajien kuljettajakoulutuksen yhteishinta olisi noin 0,9–2 miljoonaa euroa vuosittain.

Liikenne- ja viestintäviraston julkaiseman taksiliikennemarkkinoiden tilannekuvan (2023)³⁷ mukaan taksinkuljettajien ajolupia on vuoden 2023 lopulla voimassa noin 40 000. Lupamäärään sisältyy myös henkilöt, joiden ei aktiivisesti oleteta harjoittavan taksinkuljettajan ammattia. Liikennepalvelulain 26 §:n 1 momentin mukaan taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta. Taksinkuljettajan täytettyä 68 vuotta ajoluvan voimassaoloaika on lyhempi, kaksi vuotta. Siten osa nykyisistä luvan haltijoista tulee todennäköisesti uusimaan ajolupansa ennen tämän esityksen voimaantuloa. Alle kuvaan on kuvattu Liikenne- ja viestintäviraston myöntämien taksinkuljettajan ajolupien määrät vuosilta 2021–2024. Määrät sisältävät sekä

³⁷ Traficom (2023a) Taksiliikennemarkkinoiden tilannekuva, <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikennemarkkinoiden-tilannekuva>. Julkaistu 28.6.2023, päivitetty 2.1.2025.

LUONNOS

uudet että uudistetut ajoluvat. Tiedot on poimittu aikaväliltä 1.1.2021–30.10.2024. Mikäli alalla olevat taksinkuljettajat hakeutuisivat nyt esitettyyn täydennyskoulutukseen hiukan alle viiden vuoden aikana taksinkuljettajan ajoluvan saamisesta tai uusimisesta, vuonna 2026 taksinkuljettajan täydennyskoulutukseen osallistuisi 4307, vuonna 2027 yhteensä 5225, vuonna 2028 yhteensä 7639 ja vuonna 2029 yhteensä 9595 kuljettajaa. Vuonna 2025 taksinkuljettajan ajoluvan saaneet tai uusineet hakeutuisivat puolestaan taksinkuljettajan täydennyskoulutukseen vuonna 2030. Esitetyt arviot ovat vain suuntaa antavia, koska todellisuudessa osa kuljettajista ei uusi ajolupia esimerkiksi eläköitymisen tai muun alalta poistumisen takia. Jos hakemusmäärät vastaavat viimeisen neljän vuoden keskiarvoja, taksinkuljettajan ajolupia haettaisiin vuonna 2025 yhteensä 6 691 kappaletta. On mahdollista, että ajolupahakemuksien määrä kasvaa ennen tämän esityksen voimaan tuloa.

Ehdotetun täydennyskoulutuksen pituus alalla oleville kuljettajille olisi 7 tuntia, joten täydennyskoulutuksen kustannuksen arvioidaan olevan yhden taksinkuljettajan osalta noin 70–140 euroa (7 x 10–20 euroa). Edellä mainituilla oletuksilla alalla olevilta taksinkuljettajilta ajoluvan uusimiseksi edellytettävän taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen yhteishinta olisi noin 2,3–4,7 miljoonaa euroa. Taksinkuljettajan ajoluvat ovat voimassa enintään viisi vuotta, joten kustannukset kohdentuisivat pääosin vuosille 2026–2030.

Vuosi	Myönnettyjen taksinkuljettajien ajolupien määrät
2021	4307
2022	5225
2023	7639
2024	9595
Yhteensä	26 766

On mahdollista, että tälläkin hetkellä koulutuksia tarjoavat organisaatiot, kuten välitysyhtiöt ja isoimmat taksirytykset, hankkisivat Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän koulutuksen järjestämiseen ja integroisivat koulutusvaatimusten mukaisen opetussisällön osaksi omia koulutusohjelmiaan. Tällöin lakimuutoksella ei olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia niihin alalla oleviin kuljettajiin, jotka saisivat muutenkin yritysten edellyttämää maksullista koulutusta. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan usein esimerkiksi kuljettajan työnantaja maksaa erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamisesta aiheutuvat kustannukset, jos kuljettajan työtehtävät edellyttävät tämän koulutuksen suorittamista.

Ehdotuksella ei säädellä koulutuksen suorittamismuotoa vaan se mahdollistaisi koulutuksen suorittamisen etänä. Kuljettajakoulutusten markkinat tulevat määrittelemään, missä koulutusta tullaan järjestämään, mutta tällä hetkellä esimerkiksi taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen järjestämisessä on siirrytty enimmäkseen etäkoulutukseen, ja näin arvioidaan käyvän myös taksinkuljettajien koulutuksen ja täydennyskoulutuksen osalta. Siten ehdotetuilla koulutusmuodoilla ei oleteta olevan merkittäviä vaikutuksia maantieteellisesti eri puolilla Suomea toimivien tai alalle pyrkivien taksinkuljettajien osalta. On kuitenkin todennäköistä, että koulutuksen tarjonta ja esimerkiksi mahdollisuus osallistua läsnäkoulutukseen on parempi suuremmissa kaupungeissa.

Esitetyllä kuljettajakoulutuksella olisi myös taloudellisia vaikutuksia markkinoilla tällä hetkellä toimiviin vapaaehtoista erityisryhmien kuljettajakoulutusta tai pakollista yrittäjäkoulutusta tarjoaviin koulutusorganisaatioihin. Ehdotetut uudet koulutusmuodot toisivat näille toimijoille mahdollisuuden laajentaa liiketoimintaansa. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan tällä hetkellä erityisryhmien kuljettajakoulutusta järjestävien tahojen määrä on noin 50 kpl. Uusien

LUONNOS

koulutusorganisaatioiden määrää on vaikea arvioida, mutta Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntija-arvion mukaan taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden määrä kasvaisi noin sataan. Pakollisen kuljettajakoulutuksen kysyntä voi myös synnyttää kokonaan uusia yrityksiä ja mahdollisesti lisätä kilpailua.

Taksiliikenteen koulutusorganisaation hyväksynnän hankkimisesta aiheutuvat suorat kustannukset eivät olisi siten merkittäviä. Esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirastolta haettava taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen ja erityisryhmien taksinkuljettajakoulutuksen hyväksyntä maksaa tällä hetkellä 130 euroa. Tämä vastannee myös uusien koulutusmuotojen hyväksynnän kustannuksia. Lisäksi koulutuksessa käytettävä koulutusohjelma tulisi uudistaa vähintään viiden vuoden välein Liikenne- ja viestintävirastoon tehtävällä vahvistushakemuksella, mistä voi syntyä vähäisiä kustannuksia koulutusorganisaatioille.

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 tämänhetkisen palveluhinnaston mukaisesti 18,50 euroa per koulutettava. Rekisteröintikulun maksaisi koulutuksen järjestäjä, mutta on mahdollista, että kulu vaikuttaisi taksinkuljettajan koulutukseen ja täydennyskoulutukseen osallistujilta perittävään hintaan.

Vaikutukset kotitalouksien asemaan. Kotitalouksille taksinkuljettajan koulutuksella voi arvioida olevan luottamusta ja turvallisuutta lisäävä vaikutus. Kotitalouksien osalta ehdotukset taksinkuljettajan ajoluvan saamisen ja uusimisen kiristysten voidaan vaikuttaa hiukan vähentävästi alalla olevien ja sinne pyrkivien taksinkuljettajien määriin, voisi tämä välillisesti vaikuttaa myös taksipalveluiden saatavuuteen negatiivisesti muutosten voimaan tullessa, mutta tasaantuvan muutosten vakiinnuttua.

Julkinen talous. Ehdotettu taksinkuljettajan peruskoulutus ja täydennyskoulutus parantavat hiukan nykyisten taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden liiketoimintamahdollisuuksia. Alalle voi myös tulla uusia koulutusorganisaatioita. Tältä osin esitys lisäisi hiukan valtion verotuloja.

Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset viranomaisten toimintaan. Ehdotettua taksinkuljettajan koulutusta ja täydennyskoulutusta tarjoavien koulutusorganisaatioiden hyväksymiseen liittyvillä tehtävillä olisi vähäinen vaikutus Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan. Koulutusorganisaation hyväksymishakemusten ja koulutusohjelmien käsittely ja organisaatioiden valvonta sitoisi Liikenne- ja viestintäviraston resursseja arviolta noin 0,5 henkilötyövuotta. Taksinkuljettajan koulutuksen ja täydennyskoulutuksen todistustyyppin lisääminen tietojärjestelmiin toisi Liikenne- ja viestintävirastolle n. 80 000 euron kustannukset. Näin ollen ehdotukset taksinkuljettajien koulutusorganisaatioiden hyväksynnästä, taksinkuljettajan koulutuksesta, täydennyskoulutuksesta lisäisivät Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarpeita noin 1,1–2,6 henkilötyövuoden verran.

Mahdolliset taksinkuljettajan kokeeseen tehtävät muutokset edellyttävät Liikenne- ja viestintävirastolta taksinkuljettajan koetta koskevan määräyksen uudistamista, mikä lisäisi viraston työmäärää hiukan.

Lisäämällä ajoluvan saamisen esteeksi rikoksia, laajentaisi se Liikenne- ja viestintäviraston tarkastamia rikosmerkintöjä ajolupahakemuksen käsittelyssä. Lisättävät rikokset eivät

LUONNOS

kuitenkaan merkittävästi lisäisi tosiallista työmäärää, sillä rikosten tarkastaminen kuuluu nykyiselläänkin viraston tehtäviin, eikä lisättävät rikokset aiheuttaisi lupien myöntämisessä tai valvonnassa merkittävästi nykyistä suurempaa työmäärää.

Vaikutukset työllisyyteen. Ehdotetut muutokset voivat vaikuttaa työllisyyteen. Taksinkuljettajan koulutus voisi vaikuttaa joidenkin kuljettajien alalle tuloon ja tätä kautta vaikuttaa näiden henkilöiden työllisyystilanteeseen. Taksinkuljettajan koulutus yhdessä muiden ehdotusten kanssa voi myös pidemmällä aikavälillä lisätä alan arvostusta ja houkuttelevuutta, mikä voi vaikuttaa myös työllisyyden kasvuun ja lisätä osa-aikaisten kuljettajien siirtymistä kokoaikaisiksi. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan ehdotettujen taksinkuljettajan koulutuksen ja täydennyskoulutuksen myötä alalle voisi tulla noin 50 uutta taksiliikenteen koulutusorganisaatiota, jotka työllistäisivät myös uusia henkilöitä. Arviossa on kuitenkin runsaasti epävarmuuksia.

Ehdotetut ajoluvan myöntämisen esteeksi lisättävät rikokset voivat myös vaikuttaa sellaisten henkilöiden työllistymiseen, jotka ovat syyllistyneet kyseisiin rikoksiin. Ei kuitenkaan ole mahdollista arvioida sitä, kuinka moneen potentiaaliseen taksinkuljettajaan tämä voisi vaikuttaa, mutta vaikutuksen työllisyyteen voidaan arvioida olevan hyvin marginaalinen.

Vaikutukset perusoikeuksien toteutumiseen. Ehdotuksen mukaan taksialalle pyrkivien tai alalla olevien henkilöiden tulisi käydä joko niin kutsuttu taksinkuljettajan peruskoulutus tai täydennyskoulutus riippuen siitä, onko heillä voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa. Ehdotus kohtelee siten näennäisesti eri tavalla kuljettajia sen perustella, onko heillä voimassa oleva ajolupa vai ei, ja siten sillä on yhtymäpinta perustuslain 6 §:ssä turvattuun yhdenvertaisuuteen. Lisäksi esityksillä on vaikutusta taksialalle pyrkivien ja taksinkuljettajan ajoluvan omaavien henkilöiden perustuslain 18 §:ssä turvattuun oikeuteen työhön ja elinkeinovapauteen. Taksinkuljettajan ajoluvan haltijoiden voidaan kuitenkin olettaa kerryttäneen alan ammattitaitoa ja osaamista, joten heidän ja alalle pyrkivien kuljettajien koulutuksen tarpeen voidaan arvioida olevan erilaisia. Sekä taksinkuljettajan koulutuksen että täydennyskoulutuksen oletetaan parantavan taksinkuljettajien osaamis- ja taitotasoa. Myös ehdotetut lisättävät rikokset ajoluvan saamisen esteeksi rajoittaisivat sellaisten henkilöiden alalle tuloa, joilla on tuomio kyseisistä rikoksista. Rikokset kuitenkin huomioidaan vain laissa tarkkarajaisesti määritellyn ajan, osa rikoksista ovat vakavia toisen henkilöön kohdistuvia rikoksia, minkä lisäksi rikosten lisäämisellä pyritään parantamaan matkustajaturvallisuutta ja estävän harmaata taloutta. Näin ollen esitysten arvioidaan edistävän taksialan turvallisuutta ja luotettavuutta ja turvaavan perustuslain 9 §:ssä turvattua liikkumisvapautta ja perustuslain 7 § oikeutta elämään, kuten myös ehkäisevän harmaata taloutta.

Vaikutukset turvallisuuteen. Ehdotetun kuljettajakoulutuksen, ajoluvan myöntämisessä huomioitavien rikosten lisäämisellä ja taksinkuljettajan koetta koskevien muutosten arvioidaan lisäävän kuluttajien taksipalveluissa kokemaa turvallisuuden tunnetta sekä vähentävän turvallisuutta vaarantavia tekijöitä kuljetuksissa. Pakollinen kuljettajakoulutus vahvistaisi alalla toimivien kuljettajien ammattitaitoa, minkä voidaan arvioida vähentävän turvallisuutta vaarantavia tilanteita. Samoin tehokkaamman vilpin ehkäisyn avulla taksinkuljettajan kokeen läpäisy vaatisi kokeessa edellytettyjen tietojen ja taitojen omaksumista, mikä lisäisi ammattitaitoa ja sitä kautta turvallisuutta. Sekä vilpin että hylätyn kokeen laukaisema määräaikainen kiello osallistua kokeeseen loisi myös pelotevaikutusta, joka saattaisi parantaa kokelaiden motivaatiota valmistautua kokeeseen, mikä vaikuttaisi kokeen läpäisseiden kuljettajien ammattitaitoon. Ajoluvan myöntämisen esteeksi lisätyt rikokset vaikuttaisivat myös ennaltaehkäisevästi siten, että tiettyihin turvallisuutta heikentäviin rikoksiin syyllistynyt ei voisi jatkossa toimia taksinkuljettajana.

4.2.6 Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi

Ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (376/2020, jäljempänä *suhteellisuusarviointiasetus*) edellytetään oikeasuhtaisuuden arviointia ja selvityksen liittämistä säädöksiin ennen kuin säädetään uusia tai muutetaan voimassa olevia säänneltyjen ammattien harjoittamisen aloittamista, niiden harjoittamista tai jotakin niiden harjoittamisen muotoa rajoittavia lakeja, asetuksia tai viranomaisen määräyksiä. Suhteellisuusarviointia koskeva ilmoitusmenettely perustuu suhteellisuusarviointiasetuksen 6 §:ään, jolla pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958³⁸ 10 ja 11 artikla.

Suhteellisuusarviointiasetus edellyttää, että ammattisääntely voidaan perustella yleisen edun mukaisilla tavoitteilla. Sääntelyn valmistelusta vastaavan viranomaisen on erityisesti harkittava, voidaanko tähän liittyviä säädöksiä perustella objektiivisesti yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen tai kansanterveyteen liittyvillä syillä taikka yleiseen etuun liittyvillä, uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla syillä. Säänneltyjä ammatteja koskevaa sääntelyä valmistellessaan viranomaisen on varmistettava, että säädökset ovat omiaan takaamaan asetetun tavoitteen saavuttamisen eivätkä ylitä sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Ammattisääntelyä muutettaessa viranomaisen on lisäksi otettava huomioon muutettujen säännösten vaikutus, kun sitä tarkastellaan muiden ammatin harjoittamista koskevien säännösten kanssa, sekä erityisesti se, miten muutetut säännökset yhdessä muiden vaatimusten kanssa myötävaikuttavat saman yleisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen ja ovatko ne tarpeen sen saavuttamiseksi.

Esityksessä ehdotetaan täsmennyksiä nykyisiin taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytyksiin. Suhteellisuusarviointi tulee tehdä ehdotetun uuden koulutuksen sekä ajoluvan saamisen esteeksi lisättävien rikosten osalta. Taksinkuljettajan pätevyysvaatimuksista ei ole sitovaa EU:n tai kansainvälisen tason sääntelyä, vaan tämä on kansallisesti säädettävissä. Suomessa taksinkuljettajan ammatti on ilmoitettu EU:n säänneltyjen ammattien tietokantaan³⁹ jo nykyisellään, joten esityksessä ei ole kyse uuden säännellyn ammatin luomisesta, vaan voimassa olevien edellytysten täsmentämisestä.

Esityksessä ehdotetut ammattisääntelyä koskevat muutokset liittyvät kuljettajan luotettavuuden lisäämiseen sekä riittävän osaamistason ja asiakasturvallisuuden varmentamiseen ja harmaan talouden torjuntaan. Nämä ovat tarkoituksenmukaisia lisäyksiä ajoluvan saamisen edellytykseksi, jotta voidaan varmistua siitä, että ajoluvan haltijalla on riittävät edellytykset toimia turvallisesti tehtävässään sekä siitä, että kuljettaja huolehtii kuluttajaveloituksen ja verojen ilmoittamisen oikeellisuudesta. Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykset on vahvasti sidottu liikenneturvallisuuden, ja etenkin matkustajaturvallisuuden varmistamista koskevaan päämäärään. Suhteellisuusarviointidirektiivin 6 artiklan 2 kohta erikseen mainitsee liikenneturvallisuuden yleiseen etuun liittyvänä pakottavana syynä, jonka perusteella voidaan säätää ammatteja koskevista vaatimuksista. Taksinkuljettajan osaamisella on keskeinen merkitys sekä liikenteen vaaratilanteiden välttämiseksi ja turvallisuuden ylläpitämisessä, että yleisemminkin matkustajaturvallisuudesta huolehtimisessa.

³⁸ Uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/958.

³⁹ EU Regulated professions, <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/regprof/regprof/64271>

LUONNOS

Ehdotettu taksamittarin käyttövaatimus asettaa myös kuljettajalle uusia velvollisuuksia tietojen merkitsemisestä verovalvonnan tarkoituksiin ja tarpeisiin, joiden avulla kitketään harmaata taloutta. Taksinkuljettajan ammattipätevyyksistä säättämiselle on siten yleiseen etuun liittyvä tavoite.

Suhteellisuusarviointiasetuksen 5 §:n mukaan säänneltyjä ammatteja koskevaa sääntelyä valmistellessaan viranomaisen on varmistettava, että 1 §:ssä tarkoitetut (ammattipätevyyssääntelyä koskevat) säädökset ovat omiaan takaamaan asetetun tavoitteen saavuttamisen eivätkä ylitä sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Ammattisääntelyn on siten oltava oikeasuhtaista. Taksinkuljettajana toimiminen edellyttää asianmukaista osaamista, mikä tällä hetkellä on todennettu taksinkuljettajan kokeella. Esityksessä ehdotettavilla koulutusvaatimuksilla tavoitellaan kuitenkin liikenneturvallisuuden ja matkustajaturvallisuuden parantamista entisestään. Ehdotetut koulutusvaatimukset ovat suhteellisen kevyitä. Taksinkuljettajan koulutus on ehdotuksen mukaisesti 21 tuntia ja täydennyskoulutus 7 tuntia. Esitettyä voidaan pitää hyvin kohtuullisena edellytyksenä tavoiteltuun päämäärään nähden ja täten myös oikeasuhtaisena.

Lisäksi on huomioitava, että tälläkin hetkellä ajoluvan saamisen esteenä on laissa määritelty tarkkaan tietyt rikokset. Lisäämällä toisen henkilön vapauteen kohdistuvia rikoksia sekä ampuma-aserikoksia taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi tavoitellaan asiakasturvallisuuden lisäämistä. Huomioimalla rikoksia voidaan ennakollisesti vaikuttaa siihen, että taksinkuljettajana ei voi toimia vakaviin toiseen henkilöön kohdistuviin rikoksiin tai vaarallisiin ampuma-aserikoksiin syyllistyneet, mitä voi pitää oikeasuhtaisena keinona turvata matkustajaturvallisuutta. Esityksessä ehdotetaan myös huomioitavaksi petosrikoksia, maksuvälinerikoksia sekä veropetoksia ajoluvan saamiseen esteenä. Näiden rikosten huomioimisella voidaan ennakollisesti vaikuttaa taksinkuljettajana toimivien henkilöiden luotettavuuteen muun muassa heidän käsitellessään asiakkaiden maksukortteja sekä ilmoittaessaan verotietoja ja maksaessaan veroja. Harmaan talouden torjunnalla tavoitellaan yleisen edun mukaista tehokasta verovalvontaa ja rikollisuuden ehkäisyä. Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi lisäävät rikokset on lisäksi täsmällisesti määritelty ja ne huomioitaisiin vain laissa tarkkaan määritetyn ajan. Näin ollen niiden voidaan katsoa olevan oikeassa suhteessa niillä tavoiteltuun päämäärään nähden.

Henkilöiden vapaata liikkuvuutta unionintasolla edistettäisiin sisällyttämällä liikennepalvelulakiin säännökset muussa EU:n jäsenvaltiossa hankitun osaamisen tunnustamisesta.

Valmistelussa on arvioitu, että ehdotettavat muutokset ovat tarpeen taksiliikenteen asiakasturvallisuuden ja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi, eikä turvallisuuden varmentamiseksi ja edistämiseksi ole mahdollista käyttää vähemmän rajoittavia keinoja. Ehdotetut säännökset ovat siten tarpeen ja oikeassa suhteessa yleiseen etuun nähden. Säännöksiä voidaan pitää asianmukaisina hyväksyttävä syy ja oikeasuhtaisuuden vaatimus huomioiden, ja ne ovat siten omiaan saavuttamaan niiden tavoitteen.

4.2.7 Kaupan teknisten määräysten direktiivi (EU-ilmoitus)

Lausuntokierrokselle lähettämisen kanssa samanaikaisesti tulee tehdä EU-ilmoitus teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä annetun direktiivin (EU2015/1535)⁴⁰ mukaisesti.

⁴⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L1535>

LUONNOS

Etenkin taksamittarit ja taksikilvet ovat sellaisia uusia vaatimuksia, jotka tulisi direktiivin mukaisesti ilmoittaa. Komissiolla ja muilla jäsenvaltiolla on mahdollisuus esittää luonnokseen huomautuksia tai yksityiskohtaisia lausuntoja odotusaikana, jos ne katsovat, että ehdotuksella voidaan luoda kaupan esteitä. Huomautukset ovat lievempiä eivätkä ne pidennä odotusaikaa. Yksityiskohtaiset lausunnot voivat koskea seikkoja, jotka aiheuttavat kaupan tai vapaan liikkuvuuden esteitä. Yksityiskohtainen lausunto vaikuttaa säädöksen voimaantuloon sen lykätessä ehdotuksen hyväksymistä, kun odotusaikaa pidennetään kolme kuukautta. Jäsenvaltioiden on vastattava yksityiskohtaiseen lausuntoon sekä ilmoitettava mihin toimenpiteisiin ryhdytään lausunnon johdosta (esim. ehdotuksen peruuttaminen, säilyttämisen perusteleva ja säännösten muuttaminen). Yksityiskohtainen lausunto ei estä kansallisen säädöksen antamista saman sisältöisenä sitten kun odotusaika on päättynyt

4.3 Yhteisvaikutukset

Vaikutukset luottamukseen, turvallisuuteen ja harmaan talouden torjuntaan

Esityksessä ehdotetut muutokset vaikuttavat todennäköisesti taksialan luotettavuuteen ja taksipalveluiden turvallisuuteen lisäävästi. Ehdotus lisätä vapauteen kohdistuvia rikoksia sekä ampuma-aserikoksia taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi, vaikuttaisi mainituista rikoksista lainvoimaisen tuomion saaneiden mahdollisuuksiin saada ajolupa. Näin ollen ehdotus parantaisi taksipalveluja käyttävien henkilöiden asiakasturvallisuutta. Lisäksi ajoluvan saamisen esteeksi lisäävät veropetokset sekä ajoluvan ja liikenneluvan hyvämaineisuuden arviointiin ehdotetut maksuväline- ja petosrikokset ehkäisisivät harmaata taloutta sekä voisivat parantaa kuluttajansuojaa. Esityksen mukaan jatkossa taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytyksenä olisi taksinkuljettajan niin kutsutun peruskoulutuksen käyminen. Lisäksi voimassa olevan taksinkuljettajan ajoluvan haltijoiden tulisi luvan uusimiseksi suorittaa ehdotettua peruskoulutusta lyhyempi täydennyskoulutus. Mainituilla taksinkuljettajien koulutusvaatimuksilla voitaisiin varmistaa kuljettajien yhdenmukainen tieto- ja taitotaso ja sitä kautta välillisesti edistää liikenne- ja matkustajaturvallisuutta.

Ehdotettu taksiliikenteen yrittäjäkokeen siirtäminen Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle parantaa kokeiden yhteismitallisuutta ja tehostaa kokeiden valvontaa. Esitykset taksiliikenteen yrittäjäkokeessa havaitusta vilpistä asetettavasta seuraamuksesta sekä mahdollisuudesta asettaa seuraamus sekä yrittäjäkokeessa, että taksinkuljettajan kokeessa jälkikäteen havaitusta vilpistä ennaltaehkäisisivät epärehellisesti toimivien henkilöiden mahdollisuuksia aloittaa taksitoimintaa. Esitykset niin ikään varmistaisivat taksialalla toimivien henkilöiden riittävää osaamistasoa alalle tullessaan.

Ehdotetun taksikilven avulla asiakkaat voisivat nykyistä luotettavammin tunnistaa taksiajoneuvon, koska taksikilven luovuttamisesta vastaisi viranomainen. Ehdotus laajentaa myös taksinkuljettajalle vastuu hintatietojen ilmoittamisesta ja mahdollisuus määrätä liikennevirhemaksu hinnoittelua koskevien sääntöjen vastaisesta toiminnasta parantaisivat kuluttajansuojaa ja voisivat välillisesti vaikuttaa taksialan luotettavuuteen sitä lisäävästi.

Esityksen mukaisilla taksamittaria koskevilla vaatimuksilla voidaan tehostaa verovalvontaa ja ehkäistä harmaata taloutta, millä voi olla myös alalla toimivien yritysten toimintaympäristöön tasapuolistava vaikutus. Lisäksi ehdotus taksiajoneuvon rekisteröinnistä luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liittäminen liikenneluvulle tehostavat taksialan valvontaa ja parantavat myös harmaan talouden torjuntaa.

Vaikutukset alalle tuloon ja alalla pysymiseen sekä erityiset vaikutukset pk-yrityksiin

LUONNOS

Useat ehdotetut muutokset voivat vaikuttaa sekä taksialalle tuloon että alalla pysymiseen. Tällä hetkellä henkilö voi varsin pienin panostuksin ryhtyä taksinkuljettajaksi toiselle luvanhaltijalle. Taksinkuljettajaksi on päässyt täyttämällä liikennepalvelulain 25 §:ssä mainitut edellytykset ja suorittamalla taksinkuljettajan kokeen. Ehdotus taksinkuljettajan koulutuksesta nostaa alalle tulon kynnystä, sillä se nostaa alalle tulon hintaa. Lisäksi koulutusvaatimus voi pidentää aikaa, jolloin henkilö voi käytännössä aloittaa työnteon. Ehdotettu täydennyskoulutus voi joltain osin vaikuttaa nykyisin alalla olevien taksinkuljettajien alalla pysymiseen. Ehdotetut muutokset voivat toisaalta pidemmällä aikavälillä lisätä alan arvostusta ja houkuttelevuutta, mikä voi vaikuttaa taksinkuljettajien määriin kasvavasti ja lisätä osa-aikaisten kuljettajien siirtymistä kokoaikaisiksi.

Taksiyrittäjäksi päästäkseen tulee tällä hetkellä suorittaa liikennepalvelulain 6 a §:n mukainen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe. Taksiliikenneluvan saamiseksi tulee myös täyttää muut lain 6 §:n edellytykset sekä 8 §:n hyvämaineisuuden vaatimuksen. Taksiajoneuvo voi voimassa olevan lainsäädännön mukaan olla kenen tahansa omistama, kunhan se on ollut luvanvaraiseksi ilmoitettu. Jatkossa taksiyrittäjäksi päästäkseen on edellä mainittujen vaatimusten lisäksi huolehdittava, että ajoneuvo on luvanhaltijan omistama tai haltijuudessa (yksinomainen hallinta) ja että se on rekisterissä liitetty liikenneluvalle. Rekisterimerkintöjen lisäksi ajoneuvossa tulisi jatkossa olla myös kiinteä taksamittari sekä erilliset taksirekisterikilvet. Nämä vaatimukset yhdessä nostavat alalle tulon ja alalla pysymisen kustannuksia ja kasvattavat yritysten hallinnollista taakkaa. Uudet velvoitteet eivät koskisi ainoastaan uusia yrittäjiä, vaan myös jo alalla olevien yrittäjien tulisi lain voimaantultua huolehtia uusien velvoitteiden täyttämisestä.

Ehdotukset vaikuttavat käytännössä erityisesti pieniin tai keskisuuriin yrityksiin eli niin kutsuttuihin pk-yrityksiin. Taksialalla toimivista yrityksistä suurin osa on pk-yrityksiä. Valtion talouden tutkimuskeskuksen eli VATT:n Datahuoneen tietojen mukaan suurin osa taksiyrityksistä lukeutuu mikroyrityksiin, joiden henkilöstömäärä on alle 10 henkilötyövuotta ja liikevaihto tai taseen loppusumma vähemmän kuin kaksi miljoonaa euroa. Yli 10 henkilötyövuoden tai vuotuiseltaan liikevaihdoltaan yli 1 miljoonan euron taksiyrityksiä on vain noin 1 % kaikista taksialan yrityksistä. VATT:n Datahuoneen tietojen perusteella suurin osa taksiyrityksistä oli voitollisia vuonna 2022. Keskimäärin tilikauden tuloksen osuus liikevaihdosta oli taksialalla noin 7,5 %. Keskimäärin kannattavimmat taksiyritykset ovat suhteellisen pieniä, liikevaihdoltaan 50 000–100 000 euroa vuodessa tuottavia tai henkilötyövuosien mukaan luokiteltuna korkeintaan yhden henkilötyövuoden vuodessa työllistäviä. Näissä kokoluokissa myös voitollisten yritysten osuus on suurin. Eri kokoluokkien yritysten kannattavuuksien vertailuun liittyy kuitenkin epävarmuuksia johtuen mahdollisista eroista palkkatulojen ja elinkeinotulojen osuuksista, jotka näkyvät eri tavalla yritysten tuloslaskelmissa. Pienemmissä taksiyrityksissä yrittäjien työn osuus tehdyistä henkilötyövuosista on suurempi.

Vaikutukset osa-aikaiseen toimintaan ja alustatalouden toimijoihin

Esityksellä ei arvioida olevan suoria vaikutuksia alustatalouden toimijoihin tai osa-aikaiseen tai sesonkiluontoiseen taksitoimintaan. Kuitenkin esitettyjen taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytysten ja taksiyrittäjiin kohdistuvien vaatimusten, kuten taksikilven ja taksamittarin, käyttöä koskevilla vaatimuksilla voidaan arvioida olevan välillisiä vaikutuksia erityisesti alustatalouden toimijoiden ylläpitämien sovellusten kautta tehtäviin ja tilattaviin taksiajoihin ja sitä kautta liikevaihtoon. Osa-aikaisesti tai sesonkiluontoisesti toimivien yritysten tai taksinkuljettajien taksitoiminnasta saavat tulot jäävät keskimäärin kokoaikaisesti toimivia yrityksiä tai kuljettajia pienemmiksi, joten esityksellä voidaan olettaa olevan erityisiä

LUONNOS

vaikutuksia näiden yritysten ja henkilöiden alalle tulemiseen ja alalla oloon. Ajoneuvoa koskevat vaatimukset vaikuttavat etenkin kaikista pienimpiin taksirytyksiin, joissa taksiliikenneluvan haltija itse toimii yrityksen ainoana kuljettajana. Taksirytykset voivat toimia vain osa-aikaisesti tai sesonkiluonteisesti, kenties toisen ammatin tai opiskelun ohella. Osa yrityksistä on voinut käyttää esimerkiksi perheen yhteistä ajoneuvoa tai toisen henkilön ajoneuvoa, kunhan se on ollut luvanvaraiseksi merkitty. Voidaan arvioida, että sesonkiluonteisesti tai osa-aikaisesti toimivat taksirytykset ja taksinkuljettajat toimivat usein alustatalouden kautta, jossa he voivat tarjota taksipalveluaan joustavasti itselleen sopivina ajankohtina. Ajoja on voitu tehdä myös kausiluonteisesti kysynnän mukaan eri puolilla Suomea. Taksialan toimijoiden osa-aikaisuudesta tai sesonkiluonteisuudesta ei ole saatavilla tarkkoja tietoja. Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen eli VATT:n Datahuone analysoi taksialan sesonkiluonteisuutta vuoden 2022 aikana toimineiden taksirytysten sekä taksialalla maksettavien palkkatulojen perusteella. Kyseisenä vuonna olemassa olleista taksirytyksistä valtaosa eli noin 90 % kerrytti liikevaihtoa vähintään kymmenenä kuukautena vuodessa. Samaisen vuoden tietojen mukaan noin 3 prosenttia taksirytyksistä kerrytti liikevaihtoa 7–9 kuukautena, noin 3 prosenttia yrityksistä 3–6 kuukautena ja noin 1 prosentti yrityksistä 1–2 kuukautena vuodesta. Kahdella prosentilla taksirytyksistä ei ollut lainkaan liikevaihtoa. Taksialan palkkatulojen perusteella arvioituna noin puolet palkkatuloja saaneista taksinkuljettajista sai mainittuja tuloja vähintään 10 kuukautena vuodessa vuonna 2022. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että noin puolet taksinkuljettajista sai palkkatuloja alle 10 kuukautena vuodessa. Näistä valtaosa, eli yhteensä vajaa 40 prosenttia kaikista palkkatuloja saaneista kuljettajista, sai palkkatuloja enintään puolen vuoden ajalta. Tarkastelu ei sisällä taksinkuljettajien elinkeinotulojen muodossa kertyneitä ansioita. Palkansaajien osuus tehdyistä henkilötyövuosista on suurempi isommissa taksirytyksissä, kun taas kokoluokaltaan yhden tai alle yhden henkilötyövuoden taksirytyksissä yrittäjät vastaavat suurimmasta osasta tehtyjä henkilötyövuosia. Sesonkiluontoinen taksitoiminta on mahdollistanut esimerkiksi kysyntäpiikkien aikana keskimääräistä laajemman taksitarjonnan. VATT:n Datahuoneen tekemän analyysin mukaan taksirytysten liikevaihdon mukaan arvioituna tammi-, helmi- ja heinäkuu ovat olleet hiljaisempia kuukausia, jolloin taksialan liikevaihto oli noin 80 % keskimääräisen kuukauden tasosta. Huippukuukausia ovat marras- ja joulukuu, jolloin liikevaihto oli noin 20 % suurempi keskimääräiseen tasoon verrattuna. On mahdollista, että sesonki- tai osa-aikaisesti toimivat taksirytyttäjät eivät näkisi kannattavaksi panostaa esimerkiksi taksimittarin ja uusien kilpien hankintaan tai useampien ajoneuvojen hankintaan, jos niiden tulot ovat pieniä, jolloin hyöty-panossuhde ei olisi kannattava. Tämä voisi vaikuttaa myös jatkossa saatavuuteen etenkin kysyntäpiikkien aikana, loma- ja juhlaeselonkeina sekä ilta- ja yöaikaan. Yrittäjän menojen kasvu voi välillisesti vaikuttaa myös taksipalvelujen hintoihin sekä saatavuuteen sekä välillisesti alustatalouden toimijoiden ja muiden välitysyhtiöiden kautta tilattaviin ajoihin ja näiden yritysten liikevaihtoon. Jo nykyisellään taksien saatavuudessa on kysyntäpiikkien aikaan haasteita. Etenkin äkillisiin tai suurten tapahtumien aikaansaamiin kysyntäpiikkeihin vastaamiseksi tarvitaan osa-aikaisesti toimivia taksinkuljettajia sekä takseina käytettäviä ajoneuvoja. Mikäli näiden määrää vähenee, myös saatavuus vähenee. Esitetty vaatimus käyttää mittauslaitelain mukaista taksimittaria vaikuttaisi todennäköisesti eniten sellaisiin yrityksiin, jotka vastaanottavat ajoja ensisijaisesti alustatoimijoiden sovellusten kautta, sillä mainituissa ajoissa hinta on tyypillisesti sovittu ennakoon, eikä niiden ole siten tarvinnut hankkia mittauslaitelain mukaista taksimittaria.

Yhteisvaikutukset valtiontaloudelle

Liikenne- ja viestintävirasto

LUONNOS

Velvoite liittää rekisteritunnus liikenneluvalla aiheuttaisi Liikenne- ja viestintävirastolle järjestelmäkustannuksia, joiden on arvioitu olevan noin 25 000 euroa. Liikenne- ja viestintävirastolle syntyisi vuosien 2026–2027 välisenä aikana noin 200 000 euron kehittämiskustannus taksikilpien vaatimasta prosessi- ja järjestelmäkehityksestä. Viranomaisille syntyisi myös taksikilpiin liittyviä vuotuisia ylläpitokuluja.

Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämän sähköisen palvelun, josta voi tarkistaa julkiset liikennelupatiedot, laajentaminen siten, että jatkossa palvelusta voisi tarkastaa rekisteritunnuksen perusteella myös taksin lupatiedot olisi mahdollista toteuttaa suhteellisen vähäisin, kertaluonteisin kustannuksin.

Ehdotettua taksinkuljettajan koulutusta ja täydennyskoulutusta tarjoavien koulutusorganisaatioiden hyväksymiseen koulutuksen järjestäjäksi liittyvillä tehtävillä olisi vähäinen vaikutus Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan. Koulutusorganisaation hyväksymishakemusten ja koulutusohjelmien käsittely ja organisaatioiden valvonta sitoisi Liikenne- ja viestintäviraston resursseja arviolta noin 0,5 henkilötyövuotta. Yrittäjäkokeen lisääminen tietojärjestelmiin lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarpeita noin 0,5 henkilötyövuodella. Näin ollen ehdotukset taksinkuljettajien koulutusorganisaation hyväksynnästä, taksinkuljettajan koulutuksesta, täydennyskoulutuksesta sekä taksiliikenteen yrittäjäkokeen siirtämisestä Liikenne- ja viestintäviraston järjestettäväksi lisäisivät Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää noin 1 henkilötyövuoden verran. Liikenne- ja viestintävirastolle tulee kustannuksia myös taksiliikenteen yrittäjäkokeiden ja taksinkuljettajan koulutusten lisäämisestä tietojärjestelmiin noin 130 000 euron verran.

Yhteensä kustannuksia kertyisi n.355 000 euroa. Liikenne- ja viestintäviraston kustannukset ja resurssitarpeet tullaan kattamaan olemassa olevien määrärahojen uudelleen kohdentamisilla ja tehtävien priorisoinneilla.

Verohallinto

Verohallinnon mukaan velvoitteidenhoitoselvitystä koskevasta esityksestä aiheutuu sille tietojärjestelmämuutoksista johtuva suuruusluokaltaan vähäinen kertaluonteinen kuluerä, joka tullaan kattamaan olemassa olevien määrärahojen uudelleen kohdentamisilla.

Poliisi

Poliisille voi tulla mahdollisesti järjestelmäkustannuksia uusista rajapinnoista valvonnassa, jotka tullaan kattamaan olemassa olevien määrärahojen uudelleen kohdentamisilla.

Siten esityksellä ei ole vaikutuksia valtion talouteen.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Taksiliikenteen luottamuksen palauttamisessa olennaisena osana on luvan myöntämisen edellytykset. Arvioitaessa hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioitavia rikoksia, merkittävänä asiana on se, että hyvämaineisuusvaatimusta käytetään myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisessä, jolloin siihen tehtävät muutokset vaikuttavat laajemmin, kuin vain

LUONNOS

taksiliikenteeseen. Liikenneluvan haltijat eivät myöskään ole suoraan asiakaskontaktissa samalla tavalla kuin taksinkuljettajat, jolloin täysin samoja luvan myöntämisen edellytyksiä kuin taksinkuljettajille ei olisi tarkoituksenmukaista säätää. Esivalmistelussa laaditussa arviomuistiossa esitettiin, että hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioitaisiin henkeen ja terveyteen kohdistuneet rikokset ja seksuaalirikokset, ampuma-aserikoksia sekä petos- ja maksuvälinerikoksia. Arviomuistiossa todettiin kuitenkin, että jatkovalmistelussa tulisi arvioida rikosten lisäämisen vaikutuksia ja perusteita. Lausuntopalautteessa ehdotettuja rikoksia kannatettiin laajasti. Valmistelun aikana päätettiin jättää ampuma-aserikokset pois hyvämaineisuuden arvioinnista, sillä niiden tuoman rajoituksen ei nähty täyttävän suhteellisuusvaatimusta. Muilta osin valmisteluna aikana ei harkittu listan laajentamista tai supistamista.

Yrittäjäkokeen siirtoa koskevan ehdotuksen tavoitteena on etenkin kokeen valvonnan parantaminen ja kokeiden yhteismitallisuus. Esivalmistelussa pohdittiin kokeen järjestämisen siirron vaihtoehtona myös ns. kokeen viranomaishyväksyntää. Tässä vaihtoehdossa yrittäjäkokeen sisällön hyväksyminen tehtäisiin ennakolta Liikenne- ja viestintäviraston toimesta. Käytännössä kysymysten hyväksyntä tehtäisiin samalla, kun koulutusorganisaatio saisi hyväksynnän sekä jatkossa vuosittain. Kuitenkin valmistelussa todettiin, että tällä ei saataisi kuitenkaan samoja hyötyjä, kuin kokeen siirrolla viraston tehtäväksi, vaan se saattaisi vain lisätä koulutusorganisaatioille hallinnollista taakkaa ja viraston tehtäviä, eikä se varmistaisi kokeiden yhteismitallisuutta yhtä hyvin, kuin kokeen siirto viraston tehtäväksi.

Vilppiä koskevan sääntelyn vaihtoehtona on ollut esillä myös pidentää vilpistä johtuvan määräraikaisen kiellon aikaa kuudesta kuukaudesta kahteentoista kuukauteen. Tämän osalta valmistelussa kuitenkin nähtiin ongelmaksi etenkin kohtuullisuus- ja suhteellisuusnäkökohdat, sekä perusoikeuksien liiallinen rajoitus suojeltavaan oikeushyvään nähden.

5.1.2 Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu

Taksien valvonnan tehostamisessa nähtiin alusta asti tarpeellisena saada liitettyä liikenneluvan haltijan ja ajoneuvon tiedot toisiinsa. Yhtenä vaihtoehtona olisi ollut säätää ainoastaan velvoite rekisteröidä ajoneuvo luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ilman erillistä liittymää. Jo tällä velvoitteella saataisiin joiltain osin liitettyä ajoneuvo luvanhaltijaan ja hyödynnettyä esimerkiksi verovalvonnassa. Kuitenkin saadakseen etenkin poliisille tienvarsitarkastuksissa mahdollisimman eheän ja reaaliaikaisen tiedon taksina käytettävän ajoneuvon tiedoista ja siitä, kenen luvanhaltijan lukuun ajoneuvolla ajetaan edellyttää erillisen liittämisen rekisteritiedoissa. Lisäksi tämän ollessa jo käytössä tavara- ja henkilöliikenneluvissa nähtiin saman velvoitteen säätäminen myös takseille parhaimpana ja tehokkaimpana keinona.

Säädöshankkeen esivalmistelussa pohdittiin useita eri toimia taksien tunnistamisen ja valvonnan lisäämiseksi. Lausunnoilla olleessa arviomuistiossa käsiteltiin värillisiä rekisterikilpiä, mutta niiden sääntelytarve jätettiin avoimeksi. Arviomuistion lausuntopalautteessa erillisiä taksikilpiä sekä kannatettiin luotettavuuden lisäävänä toimenä että vastustettiin hallinnollista taakkaa ja kustannuksia nostavina. Vaihtoehtona erillisille taksikilville olisi ollut jättää säätämättä niistä ja pitäytyä nykytilassa, jossa taksivalaisin olisi kuluttajille se, mikä erottaisi taksit muista ajoneuvoista. Tällöin luotettavuuden lisäävinä toimina olisi ollut ehdotuksessa olevat muut toimenpiteet, kuten ajoneuvon rekisteröinti luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liittäminen liikenneluvalle sekä julkisten rekisteritietojen laajempi avaaminen. Jo näillä toimenpiteillä saataisiin lisättyä luottamusta, mutta niiden vaikutus suoraan kuluttajalle olisi ollut pienempi.

LUONNOS

Toisena vaihtoehtona arvioitiin mallia, jossa taksikilpiä annettaisiin toimijoille ilman erityisiä ennakkotarkistuksia tai kevyemmällä tarkistuksilla. Tämä malli tarkoittaisi kevyimmillään sitä, että taksikilpi olisi samanlainakin indikaatio kuluttajalle kuin taksivalaisin, eikä siten toisi merkittävää lisäarvoa luotettavuuden kannalta. Hyötynä mallissa olisi hieman vähempi hallinnollinen taakka ja erityisesti pienemmät viranomaiskustannukset. Taksikilpi ei kuitenkaan toisi tällaisenaan valvontaan myöskään varsinaisesti uutta hyödyllistä lisäelementtiä taksivalaisimen lisäksi. Tällöin vain vaatimus ajoneuvon rekisteröinnistä luvanvaraiseen liikenteeseen tarkistettaisiin rekisteritiedoista kilpien luovuttamisen yhteydessä, jolloin saataisiin ainakin osittainen varmuus ajoneuvon käytöstä taksiliikenteessä. Tässä esityksessä ehdotettu liikenteenpalveluista annetun lain 17 §:n 2 momentin mukainen taksiauton ja liikenneluvan sekä auton omistajuus- tai haltijuustiedon yhteyksien tarkistus taksikilpien luovutuksessa on kuitenkin taksikilpien luotettavuuden kannalta merkityksellisin tarkistus. Ilman tätä luotettavuuden tarkistusta taksikilpiä ei olisi mielekäästä ottaa käyttöön. Ilman tätä tarkistusta taksikilvet olisivat lopulta kaikkien saatavilla myös ilman asianmukaista liikennelupaa, mikä ei lisäisi taksialan luotettavuutta, eikä näin ollen olisi tarkoituksenmukainen tapa säätää taksikilvistä.

Arviomuistiossa pohdittiin myös seuraamuksen säätämistä määräyksen vastaisesta taksivalaisimesta. Muusta takseja koskevasta sääntelystä poiketen, taksivalaisimesta säädetään tieliikennelaissa. Tieliikennelain 155 § 1 momentin mukaan taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin. Tämän lisäksi tieliikennelain 171 §:n mukaan kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttämisestä säädettyä. Taksivalaisin kuuluu 5 luvussa säädettyihin varusteisiin. Poliisi voi siis määrätä liikennevirhemaksun, jos taksivalaisin puuttuu taksiajoneuvosta kokonaan tai se ei ole näkyvillä. Taksivalaisimesta säädetään tieliikennelain lisäksi myös ajoneuvolaissa. Ajoneuvolain 13 § 2 momentissa säädetään, että ajoneuvossa on oltava tarpeelliset valaisimet, ja 8 momentissa, että Liikenne- ja viestintävirasto antaa valaisimista tarkempia määräyksiä. Ajoneuvolaissa ei ole seuraamussääntelyä, mikäli taksivalaisin ei ole ajoneuvolain tai sen nojalla annettujen määräysten mukainen. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen ajoneuvolain 13 § 8 momentin nojalla. Määräys koskee ajoneuvojen erityisvalaisimia, heijastimia, heijastavia merkintöjä sekä hälytysajoneuvojen äänimerkinantolaitteita.⁴¹ Määräys sisältää tarkemmat määritykset taksivalaisimen väristä, koosta, tekstistä ja lisälaitteesta. Muunlaisen kuin kyseisen määräyksen mukaisen taksivalaisimen käyttämisestä ei kuitenkaan ole säädetty suoranaisesti seuraamusta. Poliisi voi kuitenkin nykytilanteessa puuttua huomautuksella asiaan, jos se havaitsee liikenteessä selkeästi määräyksen kriteereistä poikkeavan taksivalaisimen. Mahdollinen sääntelyaukko koskee siis taksivalaisinta, joka on ajoneuvossa, mutta se ei ole määräyksen mukainen. Koska tieliikennelaissa on velvoite käyttää taksivalaisinta, niin mikäli ajoneuvossa on taksivalaisin, joka ei kuitenkaan täytä sille asetettuja vaatimuksia, ei kyseessä ole varsinaisesti lain mukainen taksivalaisin. Joten selvästi määräyksen vastaisen taksivalaisimen käyttämisen ei voi tulkita täyttävän tieliikennelain 155 § 1 momentin mukaista vaatimusta taksivalaisimen käyttämisestä, josta voi määrätä liikennevirhemaksun. Mikäli taas valaisin olisi vain pienesti määräyksen vastainen, on huomautus arvioitu riittäväksi toimeksi, etenkin kun esityksessä on mukana ehdotus erillisistä taksikilvistä, jolloin taksivalaisimen vaikutus tunnistettavuuteen ei olisi enää yhtä kriittinen.

⁴¹ Traficomien määräys ajoneuvojen erityisvalaisimista, heijastimista, heijastavista merkinnoista sekä hälytysajoneuvojen äänimerkinantolaitteista (TRAFICOM/393402/03.04.03.00/2020).

LUONNOS

5.1.3 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot

Kaikista taksikyydeistä kerättävien ja säilytettävien vähimmäistietojen määrittely laissa on nähty välttämättömänä verotuksen jälkivalvontaa parantavana keinona. Taksimatka kerättävien tietojen listaus lain 15 a §:ssä on määritelty Verohallinnon tietotarpeiden pohjalta. Yhtenä vaihtoehtona taksamittarin edellyttämiselle tietojen kerääjänä olisi ollut säilyttää nykytila, jossa myös muilla laitteilla tai järjestelmillä voitaisiin jatkossakin kerätä laissa vaaditut tiedot. Esivalmistelun aikana laaditussa arviomuistiossa taksamittarin sääntelytarve jätettiin avoimeksi. Lausuntopalautteen perusteella osa kannatti taksamittarin edellyttämistä nimenomaan ns. kassakoneena tietojen keräämisessä ja osa taas piti taksamittarin edellyttämistä hankaloittavana ja turhana kustannuksena ja taakkana. Sekä lausunnoissa että myös arviomuistiossa painotettiin lisäksi teknologianeutraaliutta sekä uudenlaisten teknologioiden mahdollisuuksia tiukasti säännellyn taksamittarin rinnalla. Kun sääntelyn tarve ja tavoite lähtevät verovalvonnan tarpeista, on taksamittari tällä hetkellä luotettavin tiedon kerääjä ja säilyttäjä, eikä muiden laitteiden ja järjestelmien ole nähty pääseen tavoitteeseensa yhtä luotettavina tiedonkerääjinä. Lisäksi oli arvioitavana, olisiko tietojen listauksesta ja niiden säilytysvelvollisuudesta yhä tarpeen säätää yhtä yksityiskohtaisesti liikennepalvelulaissa siinä tapauksessa, että kaikissa ajoneuvoissa tulisi olla taksamittari, jonka tulee täyttää mittauslaitelaissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa määritellyt vaatimukset tietojen keräämisen ja säilyttämisen tasosta. Tämä nähtiin kuitenkin yhä tarpeelliseksi, jotta voitaisiin varmistaa se, että taksiyrittäjät jatkossakin keräävät ja säilyttävät kaikki laissa määritellyt tiedot jokaisesta taksimatka. Poistamalla velvoitteen heikennettäisiin valvonnan mahdollisuuksia saada tarpeellinen aineisto käyttöönsä, eikä taksamittarin edellyttämisellä ilman selvää velvoitetta tietojen keräämisestä ja säilyttämisestä olisi saanut yhtä paljon hyötyjä.

Taksamittaria ei kuitenkaan harkittu käytettävän hinnan määräytymisen perusteena muissa kuin jo nykyisellään muuttuvahintaisissa kyydeissä 152 § 2 momentin mukaisesti, sillä tämä vaatimus olisi estänyt erilaisten hinnoittelumallien ja tilaustapojen käyttämisen.

5.1.4 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä

Ehdotettujen taksinkuljettajien peruskoulutusta tai täydennyskoulutusta järjestävien koulutusorganisaatioiden hyväksynnästä voitaisiin jättää säätämättä siten, että koulutuksen tarjoaminen jätettäisiin markkinoilla ilman hyväksyntää toimivien tahojen varaan. Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan voimassa olevan lain mukaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä. Siten esitettyä etenemistapaa pidetään lainsäädännön yhdenmukaisuuden näkökulmasta tarkoituksenmukaisena. Esivalmistelussa laaditussa arviomuistiossa myös pohdittiin koulutusorganisaation henkilöstölle asetettavia tarkempia edellytyksiä, mutta uusien edellytysten tuomista henkilötasolle ei nähty tarkoituksenmukaisena, sillä koulutusorganisaation henkilöt eivät ole säännellyssä ammatissa, vaan ainoastaan organisaation tietyssä roolissa, ja uusien työllistymistä rajoittavien toimien ei nähty tuovan varsinaisesti hyötyjä.

5.1.5 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

Ehdotetuista uusista rikoksista ajoluvan saamisen esteeksi on ollut erilaisia vaihtoehtoja. Arviomuistiossa ei yksilöity tarkemmin, mitkä rikokset aiheuttaisivat ajoluvan saamisen esteen, vaan muistiossa esiteltiin rikosluvuittain huomioitavia rikoksia. Valmistelun aikana kyseisten rikoslain lukujen (RL 36 petoksesta ja epärehellisyydestä, 37 maksuvälinerikoksista, 41 aserikoksista) rikoksia punnittiin suhteellisuuden ja perusoikeuksien näkökulmasta. Arviomuistion lausuntopalautteessa oikeusministeriö totesi, että jatkovalmistelussa on

LUONNOS

käytettävä tarkkaa harkintaa ja lisäykset rajattava koskemaan vain sellaisia rikoksia, joilla on riittävän välitön yhteys matkustajien ja muiden liikenteessä olevien turvallisuuteen. Tästä syystä vaihtoehtona ei ollut huomioida kaikkia rikoksia, vaan ainoastaan riittävät vakavat rikokset otettiin esitykseen mukaan. Lausuntopalautteissa esitettiin myös useita muita rikoksia, jotka tulisi huomioida ajoluvan myöntämisen esteenä, kuten rikoslain 25 luvun vapauteen kohdistuvia rikoksia, joilla todettiin valmistelussa oleva merkittävä liityntä kuljettajan luotettavuuteen sekä kuluttajan turvallisuuteen. Myös veropetoksia koskevat rikokset ehdotettiin lausuntopalautteissa huomioitavaksi ja myös nämä todettiin valmistelussa olevan tarkoituksenmukainen lisäys, etenkin yhdistettynä taksamittarivaatimukseen, jossa kuljettajalle tulee uusia velvollisuuksia kirjata taksimatkan tietoja käsin taksamittariin. Näiden osalta vaihtoehtona olisi ollut olla ottamatta niitä mukaan, mutta tällöin 25 §:ään tehtävät muutokset eivät olisi olleet yhtä vaikuttavia.

Ehdotetusta taksinkuljettajan peruskoulutuksesta voitaisiin jättää säätämättä siten, että uudet taksinkuljettajan ajoluvan hakijat saisivat ajoluvan edelleen ilman koulutuksen käymistä. Taksinkuljettajan koulutuksen vaikutus asiakaskokemukseen ja välillisesti taksiliikenteen turvallisuuteen arvioidaan kuitenkin olevan sen verran merkittävä, että samaan lopputulemaan olisi hyvin haasteellista päästä muilla keinoin. Siten esitettyä etenemistapaa pidetään tarkoituksenmukaisena taksiliikenteen luottamuksen palauttamisen ja liikenneturvallisuuden lisäämisen kannalta. Koulutuksen keston osalta vaihtoehtona voisi olla lyhyempi (esimerkiksi 7 tunnin mittainen) tai pidempi (esimerkiksi 35 tunnin mittainen) koulutus. Lyhyemmän koulutuksen ei nähty tuovan tarpeeksi lisäarvoa, sillä yhden päivän aikana ei ehtisi käydä läpi tarpeellisia aihekokonaisuuksia, jolloin sen vaikuttavuus jäisi pieneksi. Pidemmän koulutuksen hankaluudeksi nähtiin sen mahdollinen korkea hinta osallistujalle sekä alalle tulon kynnyksen nosto turhan korkeaksi.

Perusvalmistelun aikana on arvioitu myös mahdollisuutta säätää määräaikaista kiellosta osallistua taksinkuljettajan kokeeseen sen jälkeen, kun henkilö ei ole päässyt kokeesta läpi. Määräaikaisen osallistumiskiellon voisi välillisesti ajatella lisäävän liikenne- ja matkustajaturvallisuutta sillä, että kokelaalla on aikaa aidosti aikaa opiskella taksialan perustiedot ja -taidot ennen uutta yritystä. Lisäksi määräaikaista kiellosta voitaisiin ehkäistä mahdollista koekesymysten vuotoa. Määräaikaisen kiellon asettamisen kustannushyötysuhteen on kuitenkin arvioitu olevan heikko, minkä lisäksi se tarkoittaisi rajoitusta erityisesti perustuslain 18 §:ssä turvattuun oikeuteen työhön ja elinkeinovapauteen. Siten määräaikaista kiellosta osallistua kokeeseen hylättyjen suorituksen jälkeen ei ehdoteta säädettäväksi.

Ehdotettujen Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymien taksinkuljettajien koulutusorganisaatioiden järjestämien koulutusten lisäksi voitaisiin säätää, että taksinkuljettajan koulutuksen tai koulutuksen ja kokeen tuottavan pätevyuden voisi saada myös ammatillisen koulutuksen kautta logistiikan perustutkinnon perusteisiin kuuluvan taksiliikenteen kuljettajana työskentelyyn tähtäävän tutkinnon osan suorittamisella. Kahden koulutuspolun avaaminen johtaisi käytännössä tilanteeseen, jossa Suomessa järjestettäisiin sekä maksuttomia että maksullisia taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksen täyttäviä koulutuksia. Koska taksinkuljettajan koulutuksesta säädetään kansallisesti, perusvalmistelussa on alalle hakeutuvien henkilöiden yhdenvertaisuuden ja yritysten kilpailuneutraaliuden näkökulmasta pidetty tarkoituksenmukaisena, että lakisääteistä taksinkuljettajan koulutusta järjestäisivät vain Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät koulutusorganisaatiot.

Ehdotetun taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta voitaisiin jättää säätämättä siten, että lain voimaan tullessa taksinkuljettajan ajoluvan haltijoiden ei tarvitsisi käydä seitsemän tunnin täydennyskoulutusta ajoluvan uusimisen yhteydessä. Vaihtoehtoisesti lain voimaan tullessa voimassa olevien taksinkuljettajan ajoluvan haltijoilta voitaisiin edellyttää taksinkuljettajan niin

LUONNOS

kutsutun peruskoulutuksen eli esitetyn 21 tunnin mittaisen koulutuksen käymistä. Mikäli alalla nyt olevat taksinkuljettajat eivät joutuisi käymään mitään koulutusta, olisi alalla edelleen erilaiset perustiedot ja -taidot omaavia kuljettajia. Toisaalta alalla lain voimaantulon hetkellä olevilla kuljettajilla voi olla vuosikymmenten kokemus matkustajien avustamisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista ja asiakkaiden turvallisesta kuljettamisesta. Näin ollen esitettyä taksinkuljettajan täydennyskoulutusta pidetään taksiliikenteen yhdenmukaisen laadun ja toisaalta alalla olevilta taksinkuljettajilta edellytettävien vaatimusten suhteellisuuden näkökulmasta perusteltuna.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

5.2.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Hyvämaineisuusvaatimuksen täyttymisen estävät rikokset

Ruotsissa taksiliikennettä saa harjoittaa ainoastaan luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, jolla on taksiliikennelupa (taxitrafikstillstånd). Taksiliikenneluvan haltijalle on asetettu hyvämaineisuusvaatimus. Hyvämaineisuutta arvioi Transportstyrelsen kokonaisarvioinnin perusteella. Hyvämaineisuusvaatimuksen edellytykset eivät täyty, mikäli henkilöllä on velkaa Kruunuvoudille, konkurssissa, tai edustanut muita edeltävän viiden vuoden aikana konkurssiin asetettuja yhtiöitä. Henkilö ei saa olla syylistynyt vakaviin tai toistuviin rikoksiin tai rikkomuksiin. Ruotsissa hyvämaineisuusvaatimus ei täyty, jos henkilö on tuomittu mm. vakavasta rikoksesta, taksilain tai sen nojalla annettujen määräysten rikkomisesta, tieliikennettä koskevien määräysten rikkomisesta, tai alan palkka- ja työsuhteita koskevien määräysten rikkomisesta. Oikeushenkilöiden osalta hyvämaineisuusvaatimus koskee laissa määriteltyä henkilöpiiriä.

Norjassa taksiliikennettä saa harjoittaa se, jolla on taksiliikennelupa (drosjeløyve). Taksiliikennelupa vaaditaan myös niiltä, jotka tarjoavat taksia muistuttavaa palvelua digitaalisten alustojen välityksellä. Luvanhakijan ja luvanhaltijan tulee muun ohella täyttää hyvämaineisuusvaatimus. Hyvämaineisuusvaatimus ei täyty, jos hakija tai haltija on menettänyt oikeuden toimia elinkeinotoimiharjoittajana, tai mikäli tämä on tuomittu törkeästä rikoksesta. Myös talousrikokset otetaan huomioon arvioinnissa. Jos luvanhakija tai luvanhaltija on yritys tai muu oikeushenkilö, sekä oikeushenkilön että päivittäisestä toiminnasta tai liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä hyvämaineisuusvaatimus.

Tanskassa taksiliikennettä saa harjoittaa yritys, jolla on kaupallisen henkilökuljetuksen lupa (tilladelse til erhvervsmæssig persontransport). Taksipalveluita saavat myydä ainoastaan välityskeskukset (kørselskontor). Kaikkien kaupallisen henkilökuljetuksen luvanhaltijoiden on siten liityttävä välityskeskukseen. Välityskeskustoiminta on luvanvaraista, ja Færdselsstyrelsen myöntää luvan toimintaan. Færdselsstyrelsen myöntää myös kaupallisen henkilökuljetuksen luvan, jolle on asetettu hyvämaineisuusvaatimus sekä yrityksen että päivittäistä toimintaa johtavan vastuullisen johtajan osalta. Vastuullisen johtajan luvan hyväksymisen ehtona on, että henkilöä ei ole tuomittu rikoksesta, joka aiheuttaa ilmeisen vaaran yrityksen väärinkäytölle. Yrityksen hyvämaineisuuden arvioinnissa voidaan ottaa huomioon myös toimijoiden aiemmat hyvämaineisuuden menetykset.

Alankomaissa taksiliikennettä saa harjoittaa se, jolla on taksiliikennelupa (vergunning voor taxivervoer).. Taksiliikennelupahakemukseen ja ajolupahakemukseen on liitettävä hyvämaineisuustodistus (Verklaring Omtrent het Gedrag, VOG), jonka myöntää Alankomaiden

LUONNOS

oikeus- ja turvallisuusministeriö (Justis). Arviointiprosessia on kuvattu tarkemmin Alankomaiden taksinkuljettajan ajolupaa käsittelevässä osiossa.

Hakemukseen on liitettävä hyvämaineisuustodistus kaikilta omistajilta, osakkailta, hallituksen jäseniltä ja valtuutetuilta. Taksiliikennelupa on voimassa toistaiseksi, mutta tämä tarkastetaan viiden vuoden välein, että luvan edellytykset edelleen täyttyvät.

Taksiliikenneluvan vaatimat koulutukset ja kokeet

Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa ja Alankomaissa taksiliikenneluvan saamiseksi ei vaadita koulutusta.

Ruotsissa liikenneluvan hakijan tulee suorittaa neljä osakoetta. Osakokeiden 1–3 koeaika on 45 minuuttia ja ne sisältävät kysymyksiä lainsäädännöstä, yrityksen liikkeenjohdosta, taloushallinnosta, teknisistä standardeista ja liikenneturvallisuudesta. Neljännen kokeen koeaika on 120 minuuttia ja se sisältää tapaustutkimuksia. Kokeet voi suorittaa haluamassaan järjestyksessä, mutta ne tulee suorittaa kuuden kuukauden sisällä ensimmäisestä hyväksytystä kokeesta. Jos kokeissa jää kiinni vilpistä, on karenssi aika yksi tai kaksi vuotta vilpin yrityksen ajankohdasta.

Norjassa liikenneluvan hakijan tulee suorittaa teoriakoe, joka sisältää 35 monivalintakysymystä. Koeaika on 60 minuuttia. Tanskassa ja Alankomaissa liikenneluvan hakijalta ei edellytetä koetta.

5.2.2 Taksien tunnistaminen ja valvonta

Ruotsissa ajoneuvoon, joka on ilmoitettu taksiliikenteeseen, on asennettava erityinen rekisterikilpi. Myös sellaisiin takseihin, jotka ottavat vastaan tilauksia alustatoimijoiden sovelluksen kautta, on asennettava erityinen rekisterikilpi. Sellaiseen ajoneuvoon, joka on kytketty luvanvaraiseen tilausvälityskeskukseen, ei tarvitse asentaa erityistä rekisterikilpeä. Erityiskilvellä varustettua ajoneuvoa saa myös käyttää yksityisliikenteessä. Mikäli taksiliikenteeseen rekisteröity ajoneuvo vaihtaa omistajaa ja omistajanvaihdos johtaa siihen, että ajoneuvolle ei enää vaadita erityistä rekisterikilpeä, uuden omistajan rekisteröinti tapahtuu vasta, kun erityinen rekisterikilpi on palautettu Transportstyrelsenille. Jos ajoneuvon omistajuus vaihtuu toiselle taksiluvanhaltijalle ja ajoneuvo on edelleen taksiliikenteessä, ajoneuvossa on edelleen oltava erityinen rekisterikilpi.

Luvanhaltijan on ilmoitettava Transportstyrelsenille tieto niistä ajoneuvoista, joita se aikoo hyödyntää taksiliikenteessä. Luvanhaltija voi ilmoittaa ainoastaan sellaisen ajoneuvon, joka on rekisteröintikatsastettu taksiliikenteeseen. Ilmoituksen yhteydessä luvanhaltija ilmoittaa ajoneuvon rekisterinumeron sekä tiedon siitä, mikäli luvanhaltija käyttää ajoneuvoa käyttöoikeuden perusteella. Transportstyrelsen tarkastaa tieliikennerekisteristä, että luvanhaltija on ajoneuvon omistaja, sekä että ajoneuvo täyttää sille asetetut vaatimukset. Mikäli luvanhaltija ei ole ajoneuvon omistaja, Transportstyrelsenin on tarkastettava, että luvanhaltijalla on käyttöoikeus ajoneuvolle. Luvanhaltijan on myös ilmoitettava, mihin raportointikeskukseen ajoneuvon taksamittarista viedään tiedot. Jos ajoneuvo poistetaan taksiliikenteestä, siitä on tehtävä ilmoitus Transportstyrelsenille ja erityinen rekisterikilpi on palautettava Transportstyrelsenille.

Norjassa takseilla ei ole erityisiä rekisterikilpiä, mutta taksiliikenneluvan numero on merkittävä auton ulkopuolelle. Taksiliikennelupa on ajoneuvokohtainen ja alkuperäinen lupa-asiakirja on

LUONNOS

oltava ajoneuvossa. Taksiliikenneluvan haltijalla voi olla monta lupaa, ja sen myötä monta ajoneuvoa, mikäli se pystyy osoittamaan riittävät taloudelliset resurssit tähän. Taksiliikenteessä luvanhaltijan tulee käyttää ajoneuvoa, joka on rekisteröity taksiksi ajoneuvorekisterissä. Koska taksit ovat luvanvaraisia ajoneuvoja, rekisteröinnin tai uudelleen rekisteröinnin yhteyteen on liitettävä lupa-asiakirja. Kuljetusta suorittavan ajoneuvon kuljettajan on pystyttävä osoittamaan, että luvanhaltijalla on oikeus käyttää ajoneuvoa. Tämä osoitetaan joko siten, että luvanhaltija on merkitty rekisteriotteeseen omistajaksi, tai esittämällä kopio vuokra- tai leasingsopimuksesta. Jos luvanhaltijan ajoneuvo on esimerkiksi korjauksen takia pois käytöstä, luvanhaltija voi ottaa käyttöönsä toisen ajoneuvon, kunhan se täyttää taksin varustuksesta säädetyt vaatimukset. Myös tässä tilanteessa ajoneuvosta on löydettävä alkuperäinen lupa-asiakirja sekä kopio vuokra- tai leasingsopimuksesta, mikäli luvan haltija ei ole ajoneuvon omistaja.

Tanskassa takseilla ei myöskään ole erityisiä rekisterikilpiä, mutta tietyt rekisterinumerot ovat varattuja taksiajoneuvoille. Taksiajoneuvon rekisterikilvessä on kaksi kirjainta sekä numero, joka on 98 000 ja 99 999 välillä. Lupanumero tulee myös olla merkittynä ajoneuvon ulkopuolella. Luvanhaltijan on ilmoitettava Færdselsstyrelsenille käyttämänsä auton rekisterinumero. Luvanhaltija tekee ilmoituksen sähköisen palveluportaalin kautta. Kaupallisen henkilökuljetuksen luvan saa yhdistää yhteen ajoneuvon kerrallaan ja luvanhaltijan on oltava rekisteröitynä ajoneuvon käyttäjäksi. Luvanhaltijalla voi olla monta lupaa, jos se pystyy osoittamaan riittävät taloudelliset resurssit tähän. Kaupallisia henkilökuljetuksia saa suorittaa ainoastaan ajoneuvolla, joka on hyväksytty ja rekisteröity kaupalliseen henkilöliikenteeseen. Ajoneuvo tulee lisäksi olla hyväksytty taksiliikenteeseen Motorstyrelsenin Motorrekisterissä.

Alankomaissa jokaisessa taksiajoneuvossa tulee olla erityinen rekisterikilpi. RDW (Alankomaiden ajoneuvoviranomainen) tarkistaa, että ajoneuvo voidaan hyväksyä taksiliikenteeseen, ja tekee merkinnän ajoneuvorekisteriin. Taksirekisteröintiä varten rekisteröijän tulee olla rekisteröitynä Kaupparekisterissä, ja sillä tulee olla taksiliikennelupa. Ajoneuvon on lähtökohtaisesti oltava luvanhaltijan omistuksessa. Mikäli rekisteröitävä ajoneuvo on jonkun toisen omistuksessa, esimerkiksi leasing-sopimuksella, tulee täyttää yhteiskäyttölausunto. Kun ajoneuvo on merkitty taksiksi ajoneuvorekisteriin, luvanhaltija saa postitse taksikilpipäätöksestä kirjeen, jonka perusteella voi hakea erityiset rekisterikilvet taksille.

Ajoneuvoa saa käyttää yksityisajossa, vaikka ajoneuvossa on erityiset kilvet ja se on merkitty taksiksi ajoneuvorekisterissä. Jos ajoneuvo on rekisteröity taksiksi, mutta siinä normaalit kilvet, ajoneuvoa ei saa käyttää yksityisessä- eikä taksiliikenteessä. Kilpien vaihdon yhteydessä alkuperäiset kilvet palautetaan ajoneuvon. Kilpien vaihto tapahtuu valtuutetulla rekisterikilpivalmistajalla. Ajoneuvon, jolla on taksimerkintä ajoneuvorekisterissä, voi myydä toiselle taksiluvanhaltijalle. Ajoneuvon omistaja voi myös poistaa taksimerkinnän ajoneuvorekisteristä, mikäli ajoneuvo ei enää ole taksikäytössä, tai jos omistaja haluaa myydä sen ilman merkintää. Tässä tapauksessa erityinen rekisterikilpi on vaihdettava normaaliin rekisterikilpeen valtuutetulla rekisterikilpivalmistajalla.

5.2.3 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot

Vertailussa on selvitetty taksamittareiden pakollisuutta vertailumaissa.

Ruotsissa ajoneuvoa saa hyödyntää taksiliikenteessä ainoastaan, jos siihen on asennettu taksamittari tai taksiajoneuvon erityinen laite. Ajoneuvossa ei saa olla yhtä aikaa sekä taksamittaria, että taksiajoneuvon erityistä laitetta. Jos ajoneuvossa on taksamittari, sitä on käytettävä jokaisen ajotehtävän yhteydessä. Jos ajotehtävä suoritetaan kiinteään hintaan, hinta

LUONNOS

on rekisteröitävä taksamittariin, kun ajotehtävä alkaa. Säännöt, jotka koskevat taksamittarin käyttöä, koskevat myös niitä ajotehtäviä, jotka ovat tilattu alustatoimijan sovelluksen kautta. Taksamittarin käyttövelvoite ei näytä poistaneen tulojen aliraportointiin liittyviä haasteita. Ruotsin Taksiliiton vuonna 2018 tilaaman selvityksen mukaan alustatoimijoiden sovellusten kautta tilatuissa kyydeissä taksamittareihin syötetty tieto matkan hinnasta oli usein merkittävästi asiakkaalta perittyä hintaa alhaisempi.

Taksamittarin tuottamat tiedot tulee toimittaa viikoittain raportointikeskukseen. Transportstyrelsen valvoo, että taksiliikenneluvan haltijan kaikista ajoneuvoista taksamittarin tiedot siirtyvät raportointikeskukseen. Mikäli Transportstyrelsen havaitsee, että tiedonsiirtoja puuttuu, se voi tämän seurauksena perua taksiliikenneluvan. Raportointikeskuksen pitäminen on luvanvaraista toimintaa, ja luvan myöntää Transportstyrelsen. Verohallinto hyödyntää raportointikeskuksien tietoja verovalvonnassa. Tiedot toimitetaan raportointikeskuksista verohallinnolle pyydettyä.

Jos ajoneuvossa on taksiajoneuvon erityinen laite, luvanhaltijan on liitettävä ajoneuvo luvanvaraiseen tilausvälityskeskukseen. Tämänhetkisten tietojen mukaan Ruotsissa ei ole vielä luvanvaraisia tilausvälityskeskustoja. Käytännössä se tarkoittaa, että jokaisessa taksiajoneuvossa on tällä hetkellä taksamittari. Luvanvaraiset tilausvälityskeskukset voisivat Ruotsissa ottaa vastaan tilauksia ja jakaa niitä taksiliikenneluvan haltijoille. Taksiliikenneluvan haltija, joka on liittynyt ajoneuvonsa luvanvaraiseen tilausvälityskeskukseen, saisi suorittaa ainoastaan kiinteähintaisia ennakotilattuja ajotehtäviä. Asiakkaan tulisi maksaa kyyti luvanvaraiselle tilausvälityskeskustalle, maksu ei saa mennä taksinkuljettajan tai taksiliikenneluvan haltijan kautta. Luvanvaraisella tilausvälityskeskustalla olisi oltava sertifioitu tekninen laite, joka voi kerätä, tallentaa ja luovuttaa niitä tietoja, jotka verohallinto tarvitsee, kun se valvoo taksinkuljettajia ja taksiliikenneluvan haltijoita.

Norjassa takseissa on oltava hyväksytty taksamittari. Taksiliikenneluvan haltija vastaa kustannuksista liittyen taksamittarin hankintaan, asennukseen ja huoltoon. Luvanhaltijan on oltava yhdistettynä luvanvaraiseen taksikeskukseen, minne luvanhaltijan on toimitettava ne tiedot, joita taksikeskus tarvitsee suorittaakseen lakisäteiset tehtävänsä. Luvanhaltija huolehtii siitä, että maksut kaikista luvanvaraisista kuljetuksista rekisteröidään taksamittariin, joka on yhdistetty taksikeskukseen. Luvanhaltijan on myös jatkuvasti rekisteröitävä taksikuljetuksen lähtö- ja päättymissijainnit GPS-järjestelmän avulla.

Tanskassa taksamittarin ja muun valvontalaitteiston on oltava aina käytössä. Kuljetuksen aikana taksamittarin on jatkuvasti näytettävä kuljetuksen hinta. Jos on sovittu kiinteästä hinnasta, sen pitää näkyä taksamittarin näytöllä kuljetuksen aikana. Valvontalaitteiston avulla taksamittarin tiedot siirtyvät jatkuvasti ja langattomasti välityskeskustalle. Valvontalaitteisto rekisteröi jatkuvasti taksin paikkatiedot. Valvontalaitteistoon kuuluu myös sähköinen järjestelmä, joka toimii yhteydessä valvontasensoreiden kanssa ja rekisteröi tiedon siitä, kuinka paljon takseissa on ollut henkilöitä kuljetuksen aikana. Tällaisilla istuinpaikkasensoreilla pyritään estämään veronkiertoa. Välityskeskukseen on jatkuvasti ja digitaalisesti kerättävä sekä tallennettava seuraavat tiedot jokaisesta kuljetuksesta: ajoneuvon rekisterinumero, kuljettajan ajoluvan numero, kuljetuksen päivämäärä, kuljetuksen aloitus- ja päättymisaika, ajatut kilometrit, maksutiedot, lähtö- ja päätepiste GPS-koordinaatteina ja muut GPS-koordinaatit. Välityskeskukseen on tämän lisäksi myös digitaalisesti kerättävä ja tallennettava jokaisen kuljettajan työvuorosta seuraavat tiedot: auton rekisterinumero, työvuoron aloitus- ja päättymisaika, ajoluvan numero, ajoneuvon matkamittarin lukema työvuoron aloitus- ja päättymishetkellä. Välityskeskukseen on luovutettava kyseiset tiedot viranomaisille niiden pyynnöstä.

LUONNOS

Alankomaissa sellaisissa takseissa, jotka ottavat vastaan kyytejä ilman ennakkotilausta, on oltava hyväksytty taksamittari. Hinnasta voi sopia esimerkiksi sovelluksen kautta. Taksamittari voi olla erillinen laite tai osana ajoneuvon taksiajotietokonetta (BCT). Taksit, jotka suorittavat ainoastaan etukäteen sovitun kiinteän hinnoittelun mukaisia ajotehtäviä, eivät tarvitse taksamittaria. Myös silloin kun on kyse sopimusajoista, eli palvelusta, jossa taksikyydit perustuvat erilliseen sopimukseen, joka kattaa useamman ajotehtävän tiettyyn hintaan tietyllä ajanjaksolla ja ajoneuvoa käytetään ainoastaan tällaisiin ajotehtäviin, ajoneuvossa ei tarvitse olla taksamittaria.

Ajoneuvon taksiajotietokone on joka tapauksessa aina oltava käytössä, ja siihen tallennettavista tiedoista on säännelty. Lisäksi taksinkuljettajan tulee laittaa taksiajotietokoneeseen aina henkilökohtainen kuljettajakortti. Kuljettajakortissa on kuljettajan tiedot ja se seuraa kuljettajan ajo- ja lepoaikoja sekä tietoa ajetuista kilometreistä. Kuljettajakortin käyttö on myös pakollista silloin, kun kuljettaja ottaa vastaan ajotehtäviä alustatoimijoiden sovellusten kautta.

Alankomaissa taksiryrittäjille on olemassa myös yrittäjäkortti, jonka avulla yrittäjä pääsee näkemään taksiajotietokoneen tallennetut tiedot. Yrittäjä voi käyttää tietoja esimerkiksi raportoinnissa verohallinnolle. Valvovat viranomaiset hyödyntävät tietoja valvonnassa. Taksiajotietokoneessa on myös järjestelmäkortti, jonka taksiajotietokoneen valmistaja on asentanut laitteeseen, joka rekisteröi taksin matkatiedot. ILT kehittää tällä hetkellä vaihtoehtoista järjestelmää, jolla poistettaisiin taksiajotietokoneen korttijärjestelmä.

5.2.4 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteenä huomioitavat rikokset ja ajoluvan peruminen

Ruotsissa taksinkuljettajilta vaaditaan ajolupa (taxiförarlegitimation) jonka myöntää Transportstyrelsen. Edellytyksenä ajoluvan myöntämiselle on, että hakija lainkuuliaisuuden osalta katsotaan sopivaksi toimimaan taksinkuljettajana. Tieliikennedata-asetuksessa säädetään minkälaisten rikosten tuomioista, päätöksistä, rangaistuksista tai sakoista poliisiviranomaisen ja tuomioistuinten, on ilmoitettava Transportstyrelsenille. Näitä ovat mm. rikokset henkeä ja terveyttä kohtaan, seksuaalirikokset, rikokset vapautta ja turvallisuutta kohtaan, esimerkiksi ihmiskauppa, ryöstöt, väärennysrikokset, aserikokset, rikokset huumausainerikoslaisissa ja rikokset verorikoslaisissa. Transportstyrelsen voi perua ajoluvan, mikäli henkilön tekemä rikos vaikuttaa matkustaja- tai liikenneturvallisuuteen niin merkittävästi, että henkilöä ei enää nähdä sopivana toimimaan taksinkuljettajana. Peruessaan ajoluvan Transportstyrelsen päättää vähintään kolmen ja enintään viiden vuoden soveltumattomuusajasta. Soveltumattomuusajan päättymisen jälkeen henkilön on haettava ajolupaa uudestaan.

Norjassa taksinkuljettajalta vaaditaan ajolupa (kjøreseddel). Poliisi myöntää ajoluvan ja se edellyttää mm., että hakijan hyvämaineisuusvaatimus täyttyy. Poliisi tarkistaa hyvämaineisuuden kaikilta hakijoilta. Jos luvanhakijaa epäillään rikoksesta, joka voisi johtaa siihen, että ajoluvan voisi perua, poliisi voi lykätä luvan myöntämistä, kunnes henkilön asia on käsitelty tuomioistuimessa. Poliisi voi perua taksinkuljettajan ajoluvan, jos henkilö ei enää täytä lain hyvämaineisuusvaatimusta. Jos taksinkuljettaja saa tuomion, tuomistuin voi samassa tuomiossa perua henkilön ajoluvan tietyksi ajaksi tai ikuisesti, jos yleinen turvallisuus sitä vaatii.

Myös Tanskassa kuljettajilta vaaditaan ajolupa (chaufførkort). Ajolupia myöntää ja valvoo Færdselsstyrelsen. Tanskan taksilaki (Taxiloven) edellyttää, että hakijaa ei ole tuomittu sellaisesta rikoksesta, joka osoittaisi sellaisen riskin, että henkilö väärinkäyttäisi ajolupaa.

LUONNOS

Hakijan on osoitettava, että hän kykenee harjoittamaan ammattia vastuullisesti ja hyvän tavan mukaisesti. Færdselsstyrelsen tekee aina tapauskohtaisen arvioinnin luvanhakijasta. Jos hakijan rikosrekisteristä löytyy tuomioita, se ei automaattisesti tarkoita, että hakemus hylätään. Færdselsstyrelsen ottaa arvioinnissa huomioon rikoksen tyypin, toistuvuuden, tekijän henkilökohtaiset ominaisuudet ja kuinka paljon aikaa rikoksesta on kulunut.

Færdselsstyrelsen peruu ajoluvan, jos ilmenee, että hakija ei enää kykenee harjoittamaan ammattia vastuullisesti ja hyvän tavan mukaisesti sen seurauksena, että henkilö on syyllistynyt toistuviin rikoksiin tai törkeään rikokseen.

Alankomaissa taksinkuljettajat tarvitsevat ajoluvan (chauffeurskaart). Ajolupahakemukseen on liitettävä hyvämaineisuusistodistus (Verklaring Omtrent het Gedrag, VOG). Alankomaiden oikeus- ja turvallisuusministeriö (Justis) myöntää hyvämaineisuustodistuksen. Arvioinnissa otetaan huomioon, kuinka moneen rikokseen henkilö on syyllistynyt, kuinka vakavia rikokset ovat, minkä verran aikaa on kulunut rikoksista, minkä ikäinen hakija on sekä minkälaisissa olosuhteissa rikos tapahtui ja rikoksen liittyntä taksitoimintaan. Kyse on siis tapauskohtaisesta arvioinnista. Taksinkuljettajaksi hakiessa arvioidaan mm. henkeen ja terveyteen liittyvät rikokset, varkaus, kavallus ja kuljettajakortin väärennys. Taksinkuljettajien hyvämaineisuutta arvioidaan jatkuvasti rikosrekisterin kautta.

Taksinkuljettajan koulutus ja koulutusorganisaatiot

Ruotsissa tai Norjassa ei ole säädettyä koulutusvaatimusta taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi, mutta monet toimijat, kuten autokoulut ja liitot järjestävät koulutusta.

Tanskassa taksinkuljettajan koulutus kestää yhteensä kaksi viikkoa ja sisältää vähintään 74 tuntia opetusta muun muassa laeista, taloudellisesta ja matkustajaystävällisestä ajosta, ensiavusta sekä erityisryhmien kuljetuksesta. Koulutuksesta vähintään kuusi tuntia tulee olla ajokoulutusta. Tanskassa koulutusorganisaatioilta vaaditaan ns. tieliikenneviraston eli Færdselsstyrelsenin hyväksyntä. Hyväksyntähakemuksesta tulee käydä ilmi muun ohella organisaation koulutussuunnitelma, tiedot opettajien pätevyydestä ja osaamisalueista, tiedot opetustiloista, -materiaaleista, varusteista ja opetuksessa käytettävästä ajoneuvokannasta. Liikennelainsäädännön opetuksesta ja ajotunneista vastaavan opettajalla tulee olla B-luokan ajokortin opetuslupa.

Alankomaissa taksinkuljettajan ajoluvan saaminen ei edellytä koulutusta, mutta kokelaan tulee valtuuttaa kouluttaja, joka varaa hänelle ajan taksinkuljettajan ajokokeen.

6 Lausuntopalaute

[Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen]

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikenteen palveluista

6 a §. *Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe.* Pykälän 3, 4 ja 5 momenttia muutettaisiin siten, että vastuu yrittäjäkokeen järjestämisestä siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi.

LUONNOS

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe lisättiin liikennepalvelulakiin edellisessä taksisääntelyn korjauksessa (HE 176/2020 vp) ja vastuu kokeen järjestämisestä annettiin koulutusorganisaation tehtäväksi. Nyt tehtävällä muutoksella yrittäjäkokeen järjestämisvastuu muutettaisiin vastaamaan lain 25 a §:ssä määriteltyä taksinkuljettajan kokeen järjestämisvastuuta. Jatkossa koulutusorganisaatiot eivät enää järjestäisi kokeita koulutusten päätteeksi, vaan niiden valmistelu ja järjestäminen siirrettäisiin viraston tehtäväksi.

Pykälän 3 momentista poistettaisiin maininta todistuksen antamisesta, sillä tieto hyväksytystä kokeesta tulisi jatkossa tallentumaan Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään pätevyysrekisteriin, eikä erillistä todistusta olisi enää tarpeen myöntää.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että yrittäjäkokeen järjestämisestä vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Kokeen järjestäminen ja koetilaisuuksien valvonta olisi mahdollista siirtää ulkopuoliselle yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle siten kuin lain V osan 25 luvussa säädetään. Käytännössä koe luotaisiin Liikenne- ja viestintäviraston koejärjestelmään ja koe suoritettaisiin viraston palveluntuottajan palvelupisteellä (tällä hetkellä Ajovarma), jossa jo nykyisellään järjestetään useita kuljettajantutkintoon ja ammattikuljettajien pätevyysiin liittyviä teoriakokeita.

Lisäksi pykälän 5 momentin mukaista määräyksenantovaltuutta Liikenne- ja viestintävirastolle muutettaisiin. Muutettu määräyksenantovaltuus pitäisi sisällään myös valtuuden antaa määräyksiä kokeeseen ilmoittautumisesta. Muutoin määräyksenantovaltuus pysyisi ennallaan.

8 §. Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin rikoksia, joita koskevien säännösten rikkominen otettaisiin jatkossa huomioon hyvämaineisuuden arvioinnissa. Lisättävät rikokset koskisivat seksuaalirikoksia, henkeen tai terveyteen kohdistuvia rikoksia sekä petos- ja maksuvälineriikoksia. Näihin rikoksiin viitattaisiin myös momenteissa 2 ja 3.

Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin hyvämaineisuuden arviontiin myös rikoslain 20 luvun ja 21 luvun mukaiset henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä seksuaalirikokset. Nämä rikokset ovat jo nyt taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteenä liikennepalvelulain 25 § 3 momentin 1 kohdan mukaisesti. Lisäämällä henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä seksuaalirikokset myös osaksi hyvämaineisuuden arviointia, tuomio näistä rikoksista vaikuttaisi taksinkuljettajana toimimisen lisäksi myös taksiiyrittäjänä toimimiseen sekä muiden henkilö- ja tavaraliikennelupien saantiin, joiden arvioinnissa käytetään 8 §:n mukaista hyvämaineisuusarviointia. Kyseessä ovat hyvin vakavat rikokset toista henkilöä kohtaan, jotka vaikuttavat olennaisesti henkilön luotettavuuteen. Luvanhaltija on myös vastuussa monilta osin taksinkuljettajan toiminnasta, mistä syystä olisikin perusteltua, että myös luvanhaltijoiden vakavat toiseen henkilöön kohdistuvat rikokset voitaisiin huomioida hyvämaineisuuden arvioinnissa.

Näiden lisäksi hyvämaineisuuden arvioinnissa otettaisiin huomioon tavaksi myös petos- ja maksuvälineriikoksia. Petosta koskevilla rikoksilla tarkoitettaisiin rikoslain 36 luvun 1 § ja 2 §:ssä kuvattuja petosta ja törkeää petosta. Maksuvälineriikoksilla tarkoitettaisiin rikoslain 37 luvun 8 §, 9 §, 12 § ja 13 §:ssä kuvattuja maksuvälinepetosta ja törkeää maksuvälinepetosta sekä maksuvälineriikosta ja törkeää maksuvälineriikosta. Nämä rikokset eivät liity samalla tavalla asiakkaan henkilökohtaiseen turvallisuuteen, vaan liikenneluvanhaltijan luotettavuuteen käsitellä maksukortteja tai laskuja. Tavaraliikenteen harjoittaminen tapahtuu pääosin solmittujen kuljetussopimusten ja jälkikäteislaskutuksen kautta, ja taksi- ja linja-autoliikenteessä on tavallisempaa se, että käytetään erilaisia maksu- tai matkakortteja, ja näiden väärinkäytös voitaisiin jatkossa huomioida.

LUONNOS

Tällä hetkellä hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioidaan elinkeinotoiminnassa tehdyistä rikoksista mm. kirjanpitoa, verotusta ja muuta ammatillista vastuuta koskevat rikokset, joten lisäämällä arviointiin petos- ja maksuvälinerikoksia tarkennettaisiin sitä, että arvioinnissa voitaisiin ottaa huomioon esimerkiksi aiemmat petostuomiot, jotka on tehty taksi-, tavara- tai henkilöliikennettä suoritettaessa. Petoksessa on aina kyse siitä, että henkilö aiheuttaa vilpillisesti toiselle taloudellista vahinkoa. Tällaisia rikoksia voisi olla esimerkiksi tekaistut laskut. Tällä hetkellä syyllistymällä petokseen liikenteen harjoittamisessa, tätä ei voida liikennepalvelulain tämänhetkisen muotoilun takia huomioida henkilön hyvää mainetta vaarantavana tekijänä, vaikka tosiasiaassa toiminta vaikuttaisi selvästi henkilön luotettavuuteen ja maineeseen.

Arvioitaessa henkilön hyvämaineisuutta ei tarkastella pelkästään rikos- ja sakkorekisteriotteen tuomioita, vaan arviointiin liittyy myös ilmeisen sopimattomuuden arviointi. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon tekojen suuri määrä, teon vakavuus, teon suunnitelmallisuus, teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen, se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa, se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus ja se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta. Lisäämällä rikoksia hyvämaineisuuden arviointiin ei siis automaattisesti synny estettä luvan myöntämiselle. Lupaviranomaisella on harkintaa siitä, kuinka sopiva kyseessä oleva henkilö on ylipäättään toimimaan ammattimaisessa liikenteessä silloin, kun luvanhakijalla tai haltijalla on tuomio jostakin 1 momentissa mainitusta rikoksesta.

Hyvämaineisuuden edellytysten arviointi 8 §:ssä määritellyn mukaisesti koskee luonnollista henkilöä ja arviointiperusteisiin viitataan taksiliikenneluvan myöntämistä luonnolliselle henkilölle koskevassa 6 §:n 1 momentissa. Hyvämaineisuutta koskeva pykälä on tarkoitettu sovellettavaksi niin taksi-, henkilö- kuin tavaraliikenneluvan hakijana olevaan luonnolliseen henkilöön, minkä lisäksi sitä sovelletaan muihin, jäsenvaltion hyvämaineisuuden arvioinnin piiriin määrittelemiin asiaankuuluviin henkilöihin. Luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö ja luvanhakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia. Lisäksi luvanhakijana olevan oikeushenkilön toimitusjohtajan, hallituksen puheenjohtajan, hallituksen ainoan varsinaisen jäsenen ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia.

Nyt ehdotettavien uusien rikostyyppien lisääminen hyvämaineisuuden edellytysten arviointiin tulisi siten koskemaan kaikkia lupamuotoja sekä kaikkia hyvämaineisuuden piiriin määriteltyjä henkilöitä.

15 a §. Taksamittari ja taksimatkaista kerättävät tiedot. Pykälän 1 momentista poistettaisiin maininta muusta vastaavasta laitteesta tai järjestelmästä ja momentin sanamuotoa muutettaisiin siten, että muutoksen myötä taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa olisi aina käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, jonka tulisi kerätä jokaisesta ajosta vähintään pykälässä vaaditut tiedot. Pykälän 3 momentin mukainen määräyksenantovaltuus muusta laitteesta tai järjestelmästä muutettaisiin määräyksenantovaltuudeksi taksamittarin teknisistä vaatimuksista ja sillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä. Myös pykälän otsikkoa muutettaisiin paremmin vastaamaan sen sisältöä nostamalla taksamittari pykälän otsikkoon.

Ehdotetun muutoksen myötä kaikissa taksiliikenteessä olevissa ajoneuvossa tulisi aina käyttää mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Taksamittari on mittauslaite, joita koskevat mittauslaidirektiivin (2014/32/EU) vaatimukset on kansallisesti implementoitu mittauslaitelalla ja sen nojalla annettulla mittauslaitteiden olennaisista vaatimuksista, vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja teknisistä erityisvaatimuksista annettulla valtioneuvoston asetuksella (1432/2016). Pykälän 1 momentissa olisi jatkossakin selvyuden

LUONNOS

vuoksi informatiivinen viittaus mittauslaitelakiin. Taksamittarin tulisi olla mittauslaitedirektiivin ja mittauslaitelain vaatimukset täyttävä, kiinteästi ajoneuvoon asennettu laite. Taksamittarin on täytettävä mittauslaitedirektiivin vaatimukset, kuten direktiivin liitteessä IX taksamittareille (MI-007) asetetut yksityiskohtaiset vaatimukset tietojen keräämisestä.

Ehdotus liittyy myös esityksen 3. lakiehdotuksen 13 § 7 momentin muutosehdotukseen, jonka mukaan kaikissa taksina käytettävissä ajoneuvoissa tulisi olla mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari, ja tässä 15 a §:n muutoksessa lisäksi asetettaisiin velvollisuus taksamittarin käyttämisestä ja sen keräämistä tiedoista.

Pykälässä oleva listaus kerättävistä tiedoista liittyisi ennen kaikkea tilanteisiin, joissa taksimatka tilataan sovelluksen kautta tai muutoin ennalta, ja joissa matkasta sovitaan kiinteä hinta etukäteen, eli tilanteista, joissa taksamittaria ei käytettäisi hinnan määrittämisessä. Tällöin tulisi varmistua siitä, että myös näistä matkoista jäisi tiedot taksamittariin, jolloin kuljettajan tulisi jatkossa kirjata taksamittariin tämänkaltaisista matkoista vähintään momentissa luetellut tiedot. Koska taksamittari on kiinteästi ajoneuvoon asennettava laite, tulisi taksamittarin olla taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa aina, myös silloin kun ajoneuvolla ajettaisiin muita, omia ajoja. Ehdotuksen tarkoituksena olisi kerätä tietoja etenkin verovalvonnan tarkoituksiin, ja verovalvonnan näkökulmasta ajoneuvon kokonaiskilometrit ovat olennaisia tietoja valvonnassa ja harmaan talouden torjunnassa. Taksamittarin tulee olla mittauslaitedirektiivin ja mittauslaitelain vaatimukset täyttävä, kiinteästi ajoneuvoon asennettu laite.

Kyseessä olisi merkittävä muutos nykytilaan, jossa ainoastaan lain 152 § 2 momentin mukaisissa muuttuvahintaisissa kyydeissä on ollut vaatimuksena käyttää taksamittaria. Muutos tarkoittaisi jatkossa sitä, että luvanhaltijan tulisi huolehtia, että jokaisessa ajoneuvossa, jolla ajetaan luvanvaraista henkilöliikennettä luvanhaltijan liikenneluvan nojalla, käytetään taksamittaria, ja että mittari kerää momentissa määritellyt tiedot kaikista kyydeistä. Tämä ei estäisi sovelluskyytejä, eikä ennalta sovittuja kiinteähintaisia kyytejä, mutta jatkossa kuljettajan tulisi kirjata pykälässä luetellut olennaiset tiedot jokaisesta matkasta taksamittariin. Taksamittarin olisi siis oltava aina ajoneuvossa, riippumatta siitä mitä ajoa ajetaan. Jos ajotehtävä suoritetaan kiinteään hintaan, hinta olisi rekisteröitävä taksamittariin, kun ajotehtävä alkaa, ja hinnan tulisi näkyä taksamittarin näytöllä kuljetuksen aikana. Muuttuvahintaisissa kyydeissä taksamittaria käytettäisiin hinnan määrittämisessä. Mittauslaitedirektiivin taksamittareita koskevassa IX liitteessä on tarkemmin määritelty taksamittarin eri toiminta-asetukset, joita tulisi käyttää eri tehtävissä. Koska maininta muusta vastaavasta laitteesta tai järjestelmästä poistettaisiin, samalla muutettaisiin pykälän 3 momentti, jossa Liikenne- ja viestintävirastolle on annettu määräyksenantovaltuus muusta laitteesta ja järjestelmästä sekä niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä. Muutoksen myötä Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin määräyksenantovaltuus taksamittarin teknisistä vaatimuksista ja käyttämisestä. Tällä hetkellä taksamittareiden teknisiä vaatimuksia koskeva määräyksenantovaltuus on sisältynyt lain 152 §:n 2 momenttiin, josta se poistettaisiin.

Tämän lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi erillinen sanktiosäännös 268 a § mikäli luvanhaltija ei noudattaisi taksamittarivaatimusta.

17 §. Liikenteessä käytettävä ajoneuvo. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa myös taksiliikenneluvan haltijan olisi huolehdittava siitä, että ammattimaisessa taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja että se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Lisäksi momentin sanamuotoa muutettaisiin sekä lisättäisiin velvoite ajoneuvon liittämisestä voimassa olevalle liikenneluvulle.

LUONNOS

Pykälän 2 momenttia on luettava yhdessä 1 momentin kanssa. Pykälän 1 momentissa määritellään, että taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan tai 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö. Tällä hetkellä pykälän 2 momentin mukaan henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että kyseinen, 1 momentissa määritelty, ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Velvoite on koskenut ainoastaan henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoita, mutta ehdotettu muutos ulottaisi 2 momentin velvoitteen myös taksiliikenneluvan haltijaan. Tämän lisäksi säännökseen tehtävä lisäys taksiliikenteen osalta koskisi myös niitä henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoita, jotka harjoittavat taksiliikennettä lain 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla ilmoituksenvaraisena.

Kyseessä olisi muutos nykytilaan, missä taksiliikenteen harjoittaja on voinut käyttää mitä tahansa liikennepalvelulain 4 §:n mukaista ajoneuvoa taksiliikenteessä, kunhan ajoneuvo on ilmoitettu luvanvaraiseen käyttöön. Ehdotus johtaisi siihen, että jatkossa vain sellaisilla ajoneuvoilla voisi harjoittaa taksiliikennettä, jotka ovat liikenneluvan haltijan yksinomaisessa hallinnassa. Yksinomainen hallinta tarkoittaisi sitä, että luvanhaltija olisi rekisterissä merkitty joko ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi, mutta ajoneuvolla voisi olla useampiakin omistajia tai haltijoita. Yksinomainen hallinta ei siis tarkoittaisi sitä, että liikenneluvan haltijan tulisi olla ainoa omistaja tai haltija. Luvanhaltijan ei siis tarvitsisi jatkossakaan omistaa liikenteen harjoittamiseen käytettävää ajoneuvoa, vaan ajoneuvon vuokraaminen, leasing- tai yhteiskäyttö olisi jatkossakin mahdollista. Taksina käytettävän ajoneuvon rekisteröinti luvanhaltijan hallintaan tai omistajuuteen ei myöskään estäisi sitä, että samaa ajoneuvoa käytettäisiin myös muuhun kuin taksitoimintaan. Ilmoitus tehtäisiin Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin. Muutos tulee rekisteriin voimaan heti, kun se on tehty.

Toisena muutoksena tulisi momenttiin lisättävä velvoite ajoneuvon liittämistä luvanhaltijan voimassa olevalle liikenneluvalle, joka toisi uuden velvollisuuden liittää taksina käytettävä ajoneuvo rekisterissä liikenneluvalle. Velvoite koskisi yhtä lailla henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoita, jotka ovat jo EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen myötä ilmoittaneet käytössään olevat ajoneuvot rekisteriin. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan mukaisesti kansallisissa sähköisissä rekistereissä tulee olla merkittynä niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, jotka yrityksellä on käytettävissään.⁴² Ehdotetulla muutoksella velvoite kirjattaisiin liikennepalvelulakiin, ja sen lisättäisiin koskevan myös taksiliikenneluvan haltijoita. Momentin mukaan liikenneluvan haltijalle asetettaisiin velvollisuus huolehtia siitä, että sen edellä määriteltyjen yksinomaisessa hallinnassa olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset olisi lisäksi liikenneasioiden rekisterissä liitetty luvanhaltijan voimassa olevalle liikenneluvalle. Myös tämä tehtäisiin Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin. Ajoneuvon rekisteritunnuksen liittäminen liikenneluvalle onnistuisi ainoastaan niille ajoneuvoille, joissa luvanhaltija olisi rekisterissä merkitty omistajaksi tai haltijaksi. Muutos tulisi rekisteriin voimaan heti, kun se on tehty. Luvanhaltijan tulisi ennen liikenteen aloittamista liittää kyseisen käytössä olevan ajoneuvon rekisteritunnus lupaansa. Rekisteritunnus on liitettävissä kerrallaan vain yhdelle liikenneluvalle, sillä vain yksi luvanhaltija voi kerrallaan ajaa ajoneuvolla.

Luvanhaltijan olisi pidettävä sen liikenteessä käyttämät moottoriajoneuvojen tiedot ajan tasalla rekisterissä. Mikäli luvanhaltija luopuisi ajoneuvostaan, sen tulisi poistaa ajoneuvon liityntä

⁴² Velvoitteeseen liittyy myös ns. ERRU-tietojenvaihto, 2016/480 liite II: ERRU-toiminnot

LUONNOS

rekisteristä, sillä pykälän edellytykset eivät olisi enää voimassa. Mikäli luvanhaltijalla ei olisi voimassa olevaa liikennelupaa, ei liityntää voisi rekisteriin lainkaan tehdä. Samoin, mikäli luvan voimassaolo päättyisi, ei pykälän mukaiset edellytykset enää täyttyisi, jolloin liityntä poistettaisiin rekisteristä myös ilman luvanhaltijan eri ilmoitusta. Liikenneluvan ja ajoneuvon liitynnällä on kiinteä yhteys esityksen mukaiseen taksikilpeä koskevaan ajoneuvolain 99 §:n muutosehdotukseen, jonka mukaisesti taksikilpiä voitaisiin luovuttaa vain, mikäli liikennepalvelulain 17 § 1 ja 2 momentissa määritellyt edellytykset täyttyisivät. Tästä syystä on välttämätöntä, että ajoneuvotiedot ovat rekisterissä ajantasaiset, mikä edellyttää, että ajoneuvojen liityntä tulee poistaa liikenneluvilta, jos liittämisen edellytykset eivät enää täyty. Ehdotuksella on lisäksi yhteys kansalaisille tarjottavaan sähköiseen lupa- ja ilmoitustietopalveluun esityksen 227 §:n muutosehdotuksen mukaisesti.

Liikenneluvanhaltijalla voisi olla useita ajoneuvoja samanaikaisesti liitettyinä samalle liikenneluvalle. Näin olisi esimerkiksi usean kuljettajan ja auton taksirytyksessä, jolloin jokainen käytössä oleva ajoneuvo tulisi liittää liikenneluvalle. Jos taas luvanhaltija vaihtaisi liikennekäytössä olevaa taksiajoneuvoa usein siten, että hän luopuisi edellisestä ajoneuvostaan, hänen olisi liitettävä käytössä oleva ajoneuvo liikennelupaansa ennen liikenteen aloittamista, ja poistettava edellisen ajoneuvon liityntä liikenneluvalta. Henkilö- ja tavaraliikenteessä liittämistä koskeva palvelu on toteutettu siten, että sama ajoneuvo voi olla vain yhden luvanhaltijan käytössä kerrallaan. Samalla tavalla toimittaisiin myös taksiliikenteen osalta. Näin ajoneuvo olisi ajossa ollessaan aina vain yhden luvanhaltijan käytössä, jolloin poliisin valvonnassa voisi rekisteritunnuksen avulla suoraan tarkastaa, onko taksina käytettävä ajoneuvo liitetty voimassa olevalle liikenneluvalle.

Muutokset eivät vaikuttaisi pykälän 4 momentin mukaiseen poikkeukseen käyttää lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi korvaavaa ajoneuvoa ilman vaadittavia rekisterimerkintöjä.

Samalla säädettäisiin 262 a §:ssä oleva seuraamus ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä koskemaan myös taksiliikenneluvanhaltijoita.

25 §. Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset. Pykälän 2 momentin 2 kohtaan lisättäisiin maininta, että terveysvaatimusten täyttyminen tulisi todistaa enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annetulla lääkärinlausunnolla. Momentin 3 kohtaan lisättäisiin uudeksi taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykseksi taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen. Ajoluvan saamisen edellytykseksi säädettävästä taksinkuljettajan koulutuksesta säädettäisiin lain 25 a §:ssä. Taksinkuljettajan kokeen osalta voimassa olevaa lakia tarkennettaisiin siten, että koe tulisi suorittaa enintään vuotta ennen taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämistä. Lisäksi pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin rikoksia, jotka estäisivät ajoluvan myöntämisen. Lisättävät rikokset olisivat vapauteen kohdistuvia rikoksia, rikoksia julkista taloutta vastaan, petosrikoksia, maksuvälinerikoksia sekä aserikoksia. Näihin rikoksiin viitattaisiin myös momentissa 4.

Pykälän 2 momentin 2 kohtaan lisättäisiin maininta, että terveysvaatimusten täyttyminen tulisi todistaa enintään kuusi kuukautta aiemmin annetulla lääkärinlausunnolla. Muutos tarkoittaisi sitä, että jatkossa terveysvaatimusten täyttyminen tulisi todistaa lääkärintodistuksella, joka saisi olla enintään kuusi kuukautta vanha. Sama velvoite enintään kuusi kuukautta aiemmin annetusta lääkärintodistuksesta on myös ajokorttilaissa ajokortin hakemisen edellytyksenä. Sama edellytys on ollut aikoinaan myös taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksessa, joten kyseessä ei ole täysin uusi velvoite, vaan tarkennus tämänhetkiseen käytäntöön ja sääntelyaukon korjaaminen.

LUONNOS

Pykälän 2 momentin 3 kohtaan lisättäisiin uudeksi taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykseksi taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen. Tästä niin sanotusta taksinkuljettajan peruskoulutuksesta säädettäisiin lain 25 a §:ssä. Esitettyä 25 a §:n 2 momentin 3 kohdan mukaista taksinkuljettajan koulutus- ja koevaatimusta sovellettaisiin ainoastaan sellaisiin taksinkuljettajiin, joilla ei olisi tämän lain voimaan tullessa voimassa olevaa taksinkuljettajan ajolupaa. Taksinkuljettajan ajoluvan uusimisesta ja ajoluvan uusimiseksi tarvittavasta taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta säädettäisiin jäljempänä esitettyssä 26 §:n 2 momentin muutoksessa ja esitettyssä uudessa väliaikaisessa 26 b §:ssä. Pykälän 2 momentin 3 kohtaa ehdotettaisiin lisäksi muutettavaksi siten, että taksinkuljettajan ajolupa voitaisiin myöntää hakemuksesta, jos henkilö olisi enintään vuotta ennen taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämistä suorittanut taksinkuljettajan kokeen. Ehdotetulla vuoden voimassaoloajalla olisi tarkoitus varmistaa, että ajoluvan saajalla olisi ajantasaiset tiedot ja taidot taksinkuljettajia koskevasta sääntelystä. Esitetty voimassaoloaika olisi linjassa muun tieliikenteen ammattipätevyysääntelyn, kuten valtioneuvoston asetuksen kuorma- ja linja-autokuljettajien ammattipätevyydestä (434/2018) 2 a §:n 5 momentin mukaisen perustason ammattipätevyyskokeen teoriakokeen ja valtioneuvoston ajokorteista annetun asetuksen (423/2011) 30 §:ssä säädettyjen teoriakokeiden voimassaolon kanssa.

Pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin ajoluvan saamisen esteeksi rikoksia. Ajoluvan saamisen estävät rikokset on lakiteknisesti jaoteltu pykälässä omiksi kohdiksi. Pykälän 3 momentin 1 kohdassa on lueteltu ne rikokset, jotka ovat alun perin olleet huomioitavina rikosrekisterilain 6 §:n 2 momentissa määriteltynä rikoksina. Nyt esitettävät lisättävät rikokset eivät kuulu rikosrekisterilain 6 § 2 momentin listaukseen, mistä syystä kyseiset rikokset esitetään lisättäväksi momentin 2 kohtaan.

Ajoluvan saamisen esteeksi pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin huomioitavaksi ensinnäkin rikoslain 25 luvun vapauteen kohdistuvista rikoksista 1 § vapaudenriisto, 2 § törkeä vapaudenriisto, 4 § panttivangin ottaminen, 4 a § pattivangin ottamisen valmistelu, 6 § tuottamuksellinen vapaudenriisto, 7 § laiton uhkaus, 7 a § vainoaminen ja 8 § pakottaminen. Syyllistymällä kyseisiin rikoksiin vaarantuu taksinkuljettajan tehtävässä vaadittava henkilökohtainen luotettavuus ja asiakkaan turvallisuus. Taksinkuljettaja on usein kaksin asiakkaansa kanssa suljetussa ajoneuvossa, joten on perusteltua estää sellaisen henkilön mahdollisuus toimia kuljettajana, joka on tuomittu em. rikoksista. Vaatimus perustuu tarpeeseen suojata matkustajan henkilökohtaista turvallisuutta. Tälläkin hetkellä taksinkuljettajan ajoluvan saamisen estävänä rikoksena on määritelty rikoslain 20 luvun henkeen ja terveyteen liittyvät rikokset sekä rikoslain 25 luvun ihmiskauppaa koskevat rikokset, jotka liittyvät matkustajan turvallisuuteen. Lisäämällä huomioitavaksi myös muita rikoslain 25 luvun mukaisia vapauteen kohdistuvia rikoksia turvattaisiin asiakkaiden turvallisuutta.

Pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin huomioitavaksi myös rikoslain 29 luvun rikoksia julkista taloutta vastaan. Muutoksen myötä ajoluvan saamisen esteeksi lisättäisiin luvusta vain taksinkuljettajan luotettavuuden kannalta merkitykselliset ja riittävät vakavat rikokset julkista taloutta vastaan. Huomioitavaksi tulisi jatkossa rikoslain 29 luvun 1 §:n mukainen veropetos ja 2 §:n mukainen törkeä veropetos. Rikoslaisissa tarkemmin säädetyllä tavalla veropetoksesta on kyse silloin, kun henkilö petollisesti, aiheuttaa tai yrittää aiheuttaa veron määräämättä jättämisen tai sen määräämisen liian alhaiseksi taikka veron aiheettoman palauttamisen. Jatkossa tuomio kyseisistä veropetoksista estäisi taksinkuljettajan ajoluvan saamisen. Esityksen 15 a §:ssä ehdotetun muutoksen mukaisesti jatkossa jokaisessa taksina käytettävässä ajoneuvossa tulisi käyttää mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, joka kerää jokaisesta kyydistä pykälässä säädetyt tarpeelliset tiedot. Taksinkuljettaja on se, joka käytännössä käyttäisi taksamittaria ja taksinkuljettajan vastuulle jäisi kirjata käsin taksamittariin

LUONNOS

ennalta tilattujen kyytien tiedot. Tietoja käytetään verovalvonnassa, joten mikäli henkilö olisi syyllistynyt veropetokseen, voisi se heikentää luottamusta tietojen kirjaamisesta oikein.

Pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin myös rikoslain 36 luvun petosrikoksia, 37 luvun maksuvälinepetoksia ja -rikoksia. Huomioitavat rikokset olisivat 36 luvun 1 §:ssä tarkoitettu petos sekä 2 §:ssä tarkoitettu törkeä petos, 37 luvun 8 §:ssä tarkoitettu maksuvälinepetos, 9 §:ssä tarkoitettu törkeä maksuvälinepetos, 11 §:ssä tarkoitettu maksuvälinepetoksen valmistelu, 12 §:ssä tarkoitettu maksuvälinerikos sekä 13 §:ssä tarkoitettu törkeä maksuvälinerikos. Nämä rikokset eivät liity samalla tavalla asiakkaan henkilökohtaiseen turvallisuuteen, kuin henkeen ja terveyteen sekä vapauteen liittyvät rikokset, vaan näiden rikosten lisääminen tavoitteena on lisätä taksinkuljettajien luotettavuutta myös maksuliikenteessä ja hinnan perimisessä.

Taksinkuljettajalla voi olla suora pääsy asiakkaiden maksukortteihin, jos matkaa ei ole maksettu ennakolta. Tällöin on tärkeää voida luottaa siihen, että kuljettaja ei käytä maksukorttia väärin. Jos henkilö on syyllistynyt petokseen tai maksuvälinerikokseen, tämä voi aiheuttaa epäilyksen henkilön luotettavuudesta käsitellä maksukortteja. Asiakas on myös usein kaksin kuljettajan kanssa, ja taksia käyttävät myös paljon heikommassa asemassa olevat henkilöt tai esimerkiksi yölliseen aikaan henkilöt, joiden tarkkaavaisuus on alentunut alkoholin vaikutuksen alaisena. Lisäksi liikennepalvelulain 152 § 2 momentin mukaisissa muuttuvahintaisissa kyydeissä olisi tärkeää, että asiakas voi luottaa siihen, että kuljettaja syöttää taksamittariin oikeat tiedot, eikä henkilöllä ole esimerkiksi tuomioita petoksesta. Myös harmaan talouden torjunnan kannalta on tärkeää, voidaan luottaa kuljettajan merkitsevän taksamittariin paikkansapitävät tiedot oikein merkittynä, eikä taksinkuljettajalla, joka syöttää tiedot mittariin, ole petostuomioita kontollaan.

Kolmanneksi pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin rikoslain 41 luvun mukaisia aserikoksia. Huomioitavat rikokset olisivat 41 luvun 1 §:ssä tarkoitettu ampuma-aserikos, 2 §:ssä tarkoitettu törkeä ampuma-aserikos, 4 §:ssä tarkoitettu vaarallisia esineitä koskevien säännösten rikkominen, 5 §:ssä tarkoitettu vaarallisen esineen hallussapito sekä 6 §:ssä tarkoitettu toisen vahingoittamiseen soveltuvan esineen tai aineen hallussapito. Rikoslain 41 luvun mukaisia rikoksia lisättäisiin ajoluvan saamisen esteeksi asiakkaiden turvallisuuden lisäämiseksi. Rikoslain 41 luvun rikokset liittyvät sekä ampuma-aseiden että vaarallisen esineen hallussapitoon. Myös ampuma-aserikosten huomioiminen liittyy suoraan asiakkaan henkilökohtaiseen turvallisuuteen. On perusteltua, että asiakas voi luottaa siihen, että taksinkuljettajalla ei ole tuomittu ampuma-aserikoksista.

25 a §. Taksinkuljettajan koulutus ja koe. Pykälään tehtäisiin useita muutoksia, ja muutettaisiin kokonaisuudessaan. Pykälässä säädettäisiin taksinkuljettajan kokeen lisäksi taksinkuljettajan koulutuksesta eli niin sanotusta taksinkuljettajan peruskoulutuksesta. Pykälän otsikkoon lisättäisiin siten viittaus taksinkuljettajan koulutukseen (entinen Taksinkuljettajan koe).

Pykälän 1 momenttiin sisältyisi luettelo taksinkuljettajan koulutuksen sisällöstä. Momentin mukaan taksinkuljettajan koulutuksen tulisi sisältää opetusta 1) matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, 2) eri matkustajaryhmien erityistarpeista, 3) taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista, 4) kuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista ja 5) kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin koulutuksen vähimmäiskestosta. Koulutuksen vähimmäiskesto olisi 21 tuntia eli yhteensä 21 x 60 minuuttia. Laissa ei asettaisi vaatimuksia sille, kuinka monena päivänä koulutus tulisi käydä, vaan vähimmäistuntimäärä voitaisiin jakaa koulutuksen toteuttamisen kannalta järkevästi useammalle päivälle. Lisäksi ehdotetaan, että koulutuksen järjestänyt koulutusorganisaatio myöntäisi taksinkuljettajan koulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen. Ehdotus olisi tarpeen, jotta koulutukseen

LUONNOS

osallistunut voisi näyttää, että hän on ennen taksinkuljettajan kokeeseen osallistumista käynyt taksinkuljettajan peruskoulutuksen. Liikennepalvelulain 36 b §:ää sovellettaisiin myös lain 25 a §:ssä tarkoitettua niin kutsuttua taksinkuljettajan peruskoulutusta järjestäviin tahoihin. Siten Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaisi koulutuksen suorittamista koskevat tiedot sähköisestä järjestelmästä, jonne hyväksytty koulutuksen järjestäjä olisi toimittanut koulutuksen suorittaneiden tiedot voimassa olevan liikennepalvelulain 36 b §:n 2 momentin 2 kohdan ja samaisen pykälän 3 momentin mukaisesti. Käytännössä koulutuksen järjestäjän tulisi käydä rekisteröimässä koulutuksen suorittaneiden tiedot Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajan palvelupisteessä liikenneasioiden rekisteriin, mutta sähköistä asiointia edistetään. Tiedot vietäisiin liikenneasioiden rekisteriin lain 222 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuina koulutustietoina. 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 3 momentissa säädettäisiin taksinkuljettajan kokeesta. Taksinkuljettajan kokeen hyväksytty suorittaminen osoittaisi edelleen, että kokelaalla on taksinkuljettajan tehtävässä tarvittavat tiedot, taidot ja osaaminen, vaikka kyseistä kirjausta esitetäänkin poistettavaksi säännöksen yksinkertaistamiseksi. Esitetyn 3 momentin mukaan taksinkuljettajan kokeessa olisi oltava kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Esitetyllä säännöksellä olisi tarkoitus varmistaa, että taksinkuljettajan kokeen asiasisältö olisi linjassa taksinkuljettajan peruskoulutuksen sisällön kanssa. Säännös vastaisi pitkälti voimassa olevaa lainsäädäntöä taksinkuljettajan kokeesta, mutta uudeksi asiakokonaisuudeksi lisättäisiin koekysymyksiä kuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista. Esitetyn 3 momentin mukaan taksinkuljettajan kokeeseen osallistuminen lisäksi edellyttäisi, että henkilö olisi suorittanut taksinkuljettajan koulutuksen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta taksinkuljettajan kelpoisuudesta sekä kelpoisuuden hyväksyvistä viranomaisista. Momentin mukaan taksinkuljettajan pätevyysvaatimuksen täyttäisi myös hakija, jolla on ammattipätevyyden tunnustamisesta annetussa laissa 1384/2015 (jäljempänä *ammattipätevyyslaki*) tarkoitettu päätös muodollista pätevyyttä osoittavien asiakirjojen tuottamasta vastaavasta muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta kelpoisuudesta. Ammattipätevyyslailla on Suomessa täytäntöön pantu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/36/EY ammattipätevyyden tunnustamisesta (jäljempänä *ammattipätevyysdirektiivi*). Lähtökohtana ammattipätevyyslaissa on, että ammattipätevyyden tunnustamisesta vastaavaksi viranomaiseksi säädetään tiettyä ammattia koskevassa erityislainsäädännössä se ammatin sääntelystä vastaavan hallinnonalan viranomainen, jolla on riittävä asiantuntemus ammattitoiminnan sisällöstä. Siten ammattipätevyyslain 4 §:n 1 momentin mukaan oikeudesta harjoittaa ammattia toisessa maassa hankitun ammattipätevyyden perusteella päättää sama tahok, joka myöntää oikeuden kyseisen ammatin harjoittamiseen Suomessa suoritettun tutkinnon tai koulutuksen perusteella. Liikennepalvelulain 25 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan. Siten momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tekisi myös päätöksen vastaavasta muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta taksinkuljettajan pätevydestä. Ammattipätevyyslain korvaavia toimenpiteitä koskevan 7 §:n 1 momentin mukaan ammattipätevyyden tunnustamispäätöksessä hakijalle voidaan asettaa vaatimus kelpoisuuskokeen suorittamisesta tai enintään kolme vuotta kestävästä sopeutumisajasta, jos hakijan saaman koulutuksen sisältö on olennaisesti erilainen kuin vastaavan kansallisen koulutuksen sisältö. Lakiehdotuksen valmistelussa (HE 22/2015 vp) on lähdetty siitä, että erot ovat oleellisia, jos sisällöt eroavat toisistaan merkittävässä määrin. Ammattipätevyyslain 7 §:n 2 momentin mukaan ennen vaatimuksen asettamista on tutkittava, voivatko ne tiedot, taidot ja pätevyys, jotka hakija on hankkinut ammattikokemuksensa tai elinikäisen oppimisen avulla ja

LUONNOS

jotka asiaankuuluva elin on tätä tarkoitusta varten muodollisesti vahvistanut, korvata kokonaan tai osittain 1 momentissa tarkoitettua olennaisen eron. Samaisen pykälän 3 momentin mukaan ammattipätevyyden tunnustamispäätöksessä voidaan kuitenkin määrätä tietyissä säädettyissä tilanteissa sopeutumisaika tai kelpoisuuskoe. Hakija saa kyseisen momentin mukaan valita korvaavan toimenpiteen. Sopeutumisajasta ja kelpoisuuskokeesta on annettu tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella ammattipätevyyden tunnustamisesta (1459/2015).

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Määräyksenantovaltuus ei ole uusi, sillä voimassa olevan lain 25 a §:n 2 momenttiin sisältyy jo tällä hetkellä taksinkuljettajan koetta koskeva Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus, ja Liikenne- ja viestintävirasto antoi 16.4.2021 määräyksen taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista (TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019). Määräys tuli voimaan 1.5.2021 ja siinä määritellään taksinkuljettajan kokeen suorittamista, sisältöä, arviointia ja vilpillistä menettelyä kokeessa. Nyt valtuutta laajennettaisiin koskemaan myös taksinkuljettajan koulutuksen sisältöä ja toteutusta sekä taksinkuljettajan kokeen arviointia. Lain tasolla ei esimerkiksi säädettäisi koulutuksen järjestämistavasta vaan laki mahdollistaisi koulutuksen järjestämisen esimerkiksi etäkoulutuksena. Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa antaa määräyksiä esimerkiksi kokeen järjestämistavoista. Koulutuksen valvontaan soveltuisi lain 193 a §, jonka 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaa 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneiden koulutuksen järjestäjien ja niiden järjestämän koulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitettua yrittäjäkokeen järjestämisen valvonnasta. Samaisen momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myös koulutuksen järjestäjien myöntämien todistusten myöntämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi edelleen lain 193 a §:n 1 momentin nojalla valtuuttaa ulkopuolisen asiantuntijan suorittamaan käytännön valvontatoimintaa. Taksinkuljettajan kokeen valvontaan soveltuisi lain 178 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa muuta säädetä.

35 a §. *Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi.* Pykälässä säädetään taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä yrittäjäkoulutuksen järjestämisen hyväksymismenettelystä ja hyväksymistä koskevista vaatimuksista. Pykälän 1 momenttiin ehdotettaisiin lisättäväksi vaatimus Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnästä lain 25 a §:ssä tarkoitettua taksinkuljettajan koulutuksen järjestämiseen. Ehdotuksella laajennettaisiin hyväksyntämenettelyä lain 26 a §:ssä tarkoitettua erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitettua yrittäjäkoulutuksen lisäksi nyt ehdotettuihin taksinkuljettajan peruskoulutukseen. Lakiehdotuksella 2 ehdotetaan, että hyväksyntämenettely laajennettaisiin väliaikaisesti koskemaan myös taksinkuljettajan täydennyskoulutusta. Muutoksella ei ole tarkoitus muuttaa sitä, että hyväksytyt koulutuksen järjestäjät voisivat järjestää kaikkia momentissa mainittuja koulutuksia. Samalla pykälän otsikko ehdotetaan muutettavaksi yleisemmäksi kattamaan kaikki laissa säädetty taksiliikenteen koulutuksenjärjestäjien hyväksynnot (nykyisin Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutuksen järjestäjäksi).

Pykälän 2 momentissa säädetään koulutusorganisaatioiden hyväksymistä koskevista vaatimuksista. Lainsäädännön selkeyttämiseksi momentin 2 ja 3 kohtia ehdotetaan muutettavan. Lisäksi pykälän 2 momenttiin esitetään lisättävän uusi 5 kohta. Pykälän 2 momentin 2 kohdassa edellytetään, että hyväksyttävän koulutusorganisaation tulee olla vakavarainen ja kyetä asianmukaisesti vastaamaan yritystoimintaan liittyvistä velvoitteistaan ja osoittaa, että sillä on

LUONNOS

riittävät taloudelliset voimavarat koulutustoiminnan järjestämiseen ja sen asianmukaiseen hoitamiseen. Koulutusorganisaation vakavaraisuuden todentamiseksi selkeiden pääomarakenteiden asettamista on pidetty lain toimeenpanossa haasteellisenä. Siten nykyisen lainsäädännön selkeyttämiseksi pykälän 2 momentin 2 kohdan nykyinen sisältö ehdotetaan korvattavaksi siten, että Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi hakemuksesta tässä pykälässä tarkoitetuksi koulutuksen järjestäjäksi koulutusorganisaation, jota ei ole asetettu konkurssiin.

Elinkeinotoiminnan harjoittamista on myös muualla lainsäädännössä rajoitettu konkurssin takia muun muassa siten, että konkurssissa oleva on kelpaamaton sekä ilmoituksenvaraisten että luvanvaraisten elinkeinojen harjoittajaksi. Konkurssilain (120/2004) 4 luvussa säädetään velallisen toimikelpoisuuden rajoituksista. Kyseisen luvun 13 §:n mukaan, jos muualla lainsäädännössä on rajoitettu konkurssiin asetetun velallisen kelpoisuutta johonkin toimeen tai tehtävään, rajoitukset ovat voimassa konkurssin alkamisen ja pesäluettelon vahvistamisen välisen ajan. Pesäluettelon valmistuminen voi kuitenkin toisinaan viivästyä. Ellei toisin säädetä, samaisen pykälän mukaan rajoitukset ovat kuitenkin voimassa enintään neljä kuukautta konkurssin alkamisesta. Konkurssilain 1 luvun 4 §:n mukaan konkurssi alkaa, kun velallinen asetetaan tuomioistuimen päätöksellä konkurssiin ja lain 19 luvun 7 §:n mukaan päättyy, kun lopputilitys on hyväksytty. Esityksessä ei ehdoteta säädettävän koulutusorganisaatioiden konkurssiedellytyksen osalta konkurssilaissa säädetyistä aikarajoista poikkeavalla tavalla.

Pykälän 2 momentin 3 kohdan sisältö ehdotettaisiin niin ikään korvattavaksi sillä, että hyväksyttävällä koulutusorganisaatiolla ei saisi olla veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyynsä nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin. Siten jatkossa koulutusorganisaatioiden taloudellisista velvoitteista vastaamisen arviointiin sovellettaisiin nykyistä täsmällisempiä vaatimuksia. Liikenne- ja viestintävirasto on voimassa olevan lainsäädännön nojalla tarkistanut, että hakija on hoitanut yritystoiminnan velvoitteet eikä sillä ole verovelkaa, joten ehdotetulla muutoksella ei olisi käytännön vaikutusta nykytilaan. Ehdotettu pykälän 2 momentin 3 kohdan sisältö olisi linjassa liikennepalvelulain 6 §:ssä säädettyjen taksiliikenneluvan myöntämisen kansallisten vaatimusten kanssa. Samalla nykyinen 2 momentin 3 kohdan sisältö siirrettäisiin uudeksi 4 kohdaksi.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättävän uusi 5 kohta taksiliikenteen koulutusorganisaation järjestäjän hyväksymiseksi. Edellytyksenä olisi, että koulutusorganisaation hyväksyntää ei olisi peruutettu liikennepalvelulain 242 §:n 2 momentin 2 tai 4 kohdan nojalla viimeisen kuluneen vuoden aikana. Esityksen tarkoituksena olisi varmistaa koulutusorganisaatioita valvovan viranomaisen tehokas toiminta tilanteissa, joissa koulutusorganisaatioiden aiempi toiminta on johtanut hyväksynnän peruuttamiseen. Mainitun 242 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi muun ohella peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä. Samaisen momentin 4 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi muun ohella peruuttaa luvan tai hyväksyntäpäätöksen, jos on muusta kuin 1, 2 tai 3 kohdassa tarkoitetusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava kykene hoitamaan luvan tai hyväksymispäätöksen mukaista tehtävänsä tai harjoittamaan luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti. Kynnys koulutusorganisaation hyväksynnän hylkäämiselle uuden 5 kohdan perusteella olisi siten suhteellisen korkea. Edellytyksenä nimittäin olisi, että Liikenne- ja viestintävirasto olisi aiemmin todennut koulutusorganisaation rikkoneen toistuvasti tai

LUONNOS

vakavasti sääntelyä tai määräyksiä tai että virastolla on ollut perusteltua syytä epäillä, ettei koulutusorganisaation toimintaa voida turvallisesti harjoittaa. Siten esimerkiksi lievät yksittäistapaukset jäisivät hylkäämisperusteen ulkopuolelle. Ehdotettu vuoden karenssiaika olisi linjassa taksiliikenneluvan myöntämistä koskevan liikennepalvelulain 6 §:n 1 momentin 3 kohdan ja 2 momentin 2 kohdan kanssa. Esitettyä yhden vuoden karenssiaikaa pidetään koulutusorganisaatioiden tehokkaan valvonnan ja sitä kautta matkustajaturvallisuuden parantamisen näkökulmasta perusteltuna.

35 b §. Taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen. Voimassa oleva taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakemista ja koulutusohjelman vahvistamista koskeva pykälä soveltuisi jatkossa myös ns. taksinkuljettajan peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksen järjestäjään mistä syystä pykälää tulisi muuttaa.

Pykälän 3 momenttia ehdotetaan yksinkertaistettavaksi poistamalla siitä viittaukset liikennepalvelulain 6 a §:n 1 momenttiin ja 26 a §:n 1 momenttiin. Taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksyntää haettaessa Liikenne- ja viestintävirastolle toimitettavasta koulutusohjelmasta olisi edelleen käytävä ilmi opetettavien aihealueiden käsittely ja koulutusohjelmaan sisältyvien käytännön harjoitusten mitoitus osallistujamäärän mukaan sekä vastaavat tiedot harjoitusten käytännön järjestelyistä.

Pykälän 4 momentista ehdotetaan niin ikään poistettavaksi viittaukset liikennepalvelulain 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkoulutukseen ja 26 a §:ssä tarkoitettuun erityisryhmien kuljettajakoulutukseen. Siten momentissa säädettäisiin jatkossa myös nyt esitetyistä taksinkuljettajan peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksen koulutusorganisaatioiden koulutusohjelmien hyväksynnästä. Pykälän 4 momentin kolmatta virkettä ehdotettaisiin lisäksi selkeytettävän siten, että sen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi hakemuksesta vahvistaa myös pelkän koulutusohjelman. Esitetyllä ei ole tarkoitus vaikuttaa voimassa olevan lainsäädännön aineellisoikeudelliseen sisältöön eli esimerkiksi ammattiliitot tai muut tahot voisivat edelleen hyväksyttää pelkän koulutusohjelman Liikenne- ja viestintävirastolta saamatta taksiliikenteen koulutusorganisaation hyväksyntää. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

36 b §. Taksiliikenteen hyväksytyt koulutuksen järjestäjän velvollisuudet. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin esityksen mukaisen 6 a §:n muutoksen myötä ja poistettaisiin maininnat yrittäjäkokeesta, joka jatkossa siirtyisi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi. Pykälän 2 momentissa on lueteltu asiat, jotka koulutusorganisaation tulee ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta mikäli koe siirtyy viraston tehtäväksi, poistettaisiin 2 momentin 1 kohdasta maininta yrittäjäkokeiden järjestämisen ajankohdasta ja paikasta, sekä 2 kohdan mukaiset tiedot yrittäjäkokeen suorittaneista.

152 §. Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu. Pykälään tehtäisiin useita sisällöllisiä muutoksia jokaiseen momenttiin. Pykälän nykyisessä 3 momentissa säädetyt asiat nostettaisiin mukaan 1 momenttiin, jossa säädettäisiin jatkossa kaikista hintatietojen antamisista. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin myös kuljettajalle vastuu hintatietojen antamisesta. Pykälän 2 momentista poistettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltuus, joka siirrettäisiin ehdotuksen mukaiseen 15 a §:ään. Lisäksi pykälän loput momentit säilyisivät sisällöllisesti ennallaan, mutta siirtyisivät 3 momentin kumoamisen myötä yhden numeron ja niissä olevat viittaukset momentteihin korjattaisiin vastaamaan uutta numerointia.

Pykälän 1 momentin mukaisesti jatkossa henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan, välityspalvelun tarjoajan tai kuljettajan olisi annettava kuluttajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa

LUONNOS

ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Muutoksella myös kuljettajalle asetettaisiin velvoite hintatietojen antamisesta. Kuljettajan vastuu koskisi etenkin ennalta tilaamattomia matkoja, joissa taksimatka alkaa suoraan kadulta tai taksiasemalta. Ennalta tilaamattomissa kyydeissä kuljettaja on tosiasiaa se henkilö, joka voi ilmoittaa kuluttajalle tarkemmat hintatiedot ja hinnan määräytymisen perusteet, sillä välityspalvelun tarjoaja ei ole lainkaan osallisena tämänkaltaisissa kyydeissä, eikä luvanhaltija välttämättä ole tietoinen siitä, mistä kuljettaja milloinkin ottaa kyytinsä. Lisäämällä kuljettajalle vastuun hintatietojen esittämisestä voitaisiin varmistua siitä, että myös ennalta tilaamattomissa kyydeissä kuluttaja saisi tarpeelliset hintatiedot, kun jatkossa taksiasemalta tai kadulta otettavissa matkoissa kuljettajalle olisi laissa säädetty velvollisuus noudattaa sekä pykälässä säädettyjä että määräyksessä määrättyjä hintatietojen esittämistä koskevia sääntöjä. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen taksimatkan hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta, ja määräys koskee ainoastaan taksiasemalta alkavia taksimatkoja sekä muutoin ennalta tilaamatta tai varaamatta alkavia matkoja. Määräys ei koske taksimatkoja, jotka tilataan puhelimitse tai sovelluksella välitys- tai yhdistämispalvelun kautta taikka muutoin ennalta. Nimenomaan määräyksen mukaisissa kyydeissä kuljettajalle on perusteltua asettaa velvoite huolehtia, että kuluttaja saa tarpeelliset hintatiedot ennakolta.

Tämä tarkoittaisi käytännössä myös sitä, että ennalta tilaamattomissa kyydeissä kuljettajan tulisi varmistaa, että ajoneuvossa on määräyksen mukainen hinnasto nähtävillä, että kuljettaja pystyy suullisesti tai kirjallisesti antamaan tarkemmat hintatiedot tai hinnan määräytymisen perusteet selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla ennen matkan alkamista. Vaikka taksina käytettävä ajoneuvo on liikenneluvanhaltijan vastuulla, ja liikenneluvanhaltijan tulee hinnaston ilmoittamisessa noudattaa määräyksen mukaisia velvoitteita, on kuitenkin perusteltua edellyttää myös kuljettajalta korostettua valvotuneisuutta siitä, että hänen ajamassaan ajoneuvossa on hintatiedot esillä lain ja kulloinkin voimassa olevan määräyksen mukaisesti silloin, jos kuljettaja ajaa ennalta tilaamattomia kyytejä. Mikäli luvanhaltijan autossa ei ole määräyksen mukaisesti hinnastoa nähtävillä, voitaisiin autolla ajaa ainoastaan ennalta tilattuja kyytejä. Mikäli luvanhaltija haluaa, että kuljettajat voisivat ajaa myös ennalta tilaamattomia kyytejä, luvanhaltijan tulisi huolehtia, että ajoneuvoissa on määräyksen mukaiset hinnastot ja hintatiedot, ja kuljettajan tulisi olla näistä tietoinen ja kyettävä ne kuluttajalle selvästi ilmaisemaan ennen matkan alkamista.

Ennalta tilatuissa kyydeissä vastuu hinnaston ja hintatietojen esittämisestä olisi jatkossakin luvanhaltijan ja välityspalvelun tarjoajan vastuulla, sillä nämä kyydit tilataan joko sovelluksen kautta tai puhelimitse, jolloin välityspalvelun tarjoaja ja luvanhaltija ovat ne tahot, joiden tulee varmistua siitä, että kuluttajalle annetaan ennakolta tarpeelliset hintatiedot 1 momentin mukaisesti. Ennalta tilatuissa kyydeissä hintatiedot tulee ilmoittaa esimerkiksi julkaisemalla hinnasto yrityksen verkkosivuilla tai ilmoittamalla hinta etukäteen sovelluksessa.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin myös nykyisen 3 momentin mukainen esimerkkimatkan hinta, jotta kaikki hintatietoja koskevat säännöt olisivat samassa momentissa. Momentin sisältö pysyisi muutoin muuttumattomana. 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 tarkasteltava määritettyä esimerkkimatkan hintaa

LUONNOS

vuosittain. Jos taksiliikenteen harjoittajan ja matkustajan välille syntyy erimielisyys siitä, onko hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista sovittu nimenomaisesti liikenne- ja viestintäviraston määrittelemän esimerkkihinnan ylittyessä, 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.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin myös Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta. Näin 1 momentissa olisi kaikki hintatietoja koskevat säännökset. Samanaikaisesti lakiin ehdotetaan lisättäväksi myös seuraamuspykälä 1 momentin vastaisesta toiminnasta säätämällä uusi 268 b §.

Pykälän 2 momentti pysyisi sisällöllisesti muutoin samana, mutta momentissa ollut Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus taksamittarin teknisistä vaatimuksista poistettaisiin ja siirrettäisiin 15 a §:ään. Muutoin momentti pysyisi ennallaan ja siinä 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, ajoneuvoon kiinteästi asennettua taksamittaria. Luvanhaltijan velvollisuutena olisi jatkossa huolehtia siitä, että taksina käytettävässä ajoneuvossa on aina mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari, ja käytännössä vastuu muuttuvahintaisissa kyydeissä taksamittarin käyttämisestä hinnan määräytymisen perusteena on kuljettajalla, joka mittaria käyttää. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi myös seuraamuspykälä 2 momentin vastaisesta toiminnasta säätämällä uusi 268 a §.

Pykälän muut momentit säilyisivät sisällöllisesti täysin ennallaan, ainoastaan niiden numerointi ja viittaukset momentteihin muuttuisivat. Jatkossa 4 momentti olisi 3 momentti, 5 momentti olisi 4 momentti, 6 momentti olisi 5 momentti ja kyseisen momentin viittaukset edellisiin momentteihin muutettaisiin viittamaan uusiin momenttilukuihin 1–3, samoin 7 momentti muutettaisiin 6 momentiksi ja siinä olevat viittaukset 4 ja 5 momentteihin muutettaisiin viittauksiksi uusiin 3 ja 4 momentteihin.

193 a §. *Taksiliikenteen koulutuksia ja koulutuksen järjestäjien toimintaa valvova viranomainen.* Pykälän otsikko ehdotetaan muutettavaksi yleisemmäksi kattamaan kaikkien laissa säädettyjen taksiliikenteen koulutusten ja koulutusten järjestäjien valvonnan (nykyisin Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia järjestävien koulutusorganisaatioiden toimintaa valvova viranomainen). Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

LUONNOS

216 §. *Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus.* Pykälässä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämän liikenneasioiden rekisterin sisällöstä ja käyttötarkoituksesta. Ehdotuksella ehdotetaan lainsäädännön yksinkertaistamiseksi poistettavan pykälän 1 momentin 4 kohta, jonka mukaan rekisteri sisältää tietoja erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneista koulutusorganisaatioista. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoa toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta. Koska liikennepalvelulain 2 §:n 8 kohdan mukainen määritelmä toiminnanharjoittajaluvista kattaa myös hyväksyttävät taksiliikenteen koulutusorganisaatiot, ei lain 216 §:n 1 momentin 4 kohtaa pidetä tarpeellisena. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

227 §. *Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä.* Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin, että hakuja olisi mahdollista tehdä myös ajoneuvon yksilöivän rekisteritunnuksen perusteella.

Muutos edellyttäisi, että liikennepalvelulain 17 § 2 momenttiin tehtäisiin esityksessä olevat muutokset liikenneluvanhaltijan velvollisuudesta rekisteröidä ajoneuvo yksinomaiseen hallintaan ja liittää rekisteritunnus liikennelualle. Tämä mahdollistaisi myös yksittäisluovutuksena tiedot rekisteritunnuksen kautta liikenneluvanhaltijasta. Liikennelupatietokysely on jo toiminnassa, siihen tulisi vain lisätä rekisteritunnus uudeksi kyselyelementiksi.

Ehdotus mahdollistaisi yksittäisten kansalaistenkin mahdollisuuden tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella ajantasainen tieto siitä, kenen luvanhaltijan taksista on kyse, ja ovatko luvat kunnossa. Tällä hetkellä liikennepalvelulain 151 § 1 momentin 8 kohta edellyttää, että henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikennettä harjoitettaessa ajoneuvossa on mukana 4 §:ssä tarkoitettu taksiliikennelupa tai sen jäljennös. Lisäämällä myös rekisterin avoimuutta vahvistettaisiin kuluttajan mahdollisuutta varmistua siitä, että taksilla on luvat kunnossa ja ne ovat ajan tasalla.

246 §. *Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen ja poliisin antama varoitus.* Pykälän 5 momenttia muutettaisiin siten, että viittaus lupaviranomaiseen vaihdettaisiin viittaukseksi poliisiin.

Pykälän 5 momentissa säädetään ajoluvan luovuttamisesta poliisille sekä sen palauttamisesta ajoluvan haltijalle. Momentin mukaisesti ennen ajoluvan palauttamista luvanhaltijan sopivuus on arvioitava uudelleen 25 §:n mukaisesti ja sen 3 ja 4 momentissa tarkoitetuista teoista otetaan huomioon ne, jotka ovat tulleet lupaviranomaisen tietoon ajoluvan peruuttamisen jälkeen. Momentti vastaa sisällöltään jo kumottua taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain (695/2009) 21 §:ää. Tuolloin toimivalta taksinkuljettajien ajolupien myöntämisessä oli poliisilla, jolloin poliisi oli asiassa myös lupaviranomainen. Nykyään lupaviranomaisena on Liikenne- ja viestintävirasto, jolloin säännöksessä mainittu lupaviranomainen viittaa virheellisesti Liikenne- ja viestintävirastoon, kun oikea taho olisi poliisi, joka vastaa luvan peruuttamisesta ja sen palauttamisesta haltijalleen. Momenttiin tehtäisiin tekninen muutos ja muutettaisiin viittaus lupaviranomaiseen viittaukseksi poliisiin.

246 a §. *Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koesuorituksessa todettu vilppi.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin, että koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin vilpin jälkeinen karenssi koskemaan myös yrittäjäkokeessa todettua vilppiä.

LUONNOS

Pykälän 1 momentin mukaan 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. Ehdotetulla muutoksella momenttiin lisättäisiin, että koesuoritus olisi hylättävä myös, jos vilppi havaittaisiin koesuorituksen jälkeen. Samainen säännös on myös laissa vaarallisen aineiden kuljetuksesta (541/2023), jonka ADR-ajolupakoetta koskevassa 145 § 1 momentissa on sama koesuorituksen aikana tapahtuvan vilpin hylkäystä koskeva säännös kuin liikennepalvelulain 246 a § 1 momentissa, mutta lisäksi on säädetty, että koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen.

Kokeen järjestäjän tulee varmistaa kokeeseen ilmoittautuneen osallistujan henkilöllisyys ja koesuorituksen katsotaan alkavan sillä hetkellä, kun henkilöllisyyttä aletaan tarkastaa, ja päättyvän, kun koe on suoritettu loppuun. Käytännössä kokeisiin saapuu joskus vilpillisesti myös joku muu, kuin kokeeseen ilmoittautunut henkilö. Nämä ns. stuntit suorittavat koetta toisen henkilön puolesta. Jälkikäteisen vilpin takia myös myöhemmin havaittu stuntin käyttäminen aiheuttaisi kokeen hylkäyksen. Jälkikäteinen puuttuminen vilppiin mahdollistaisi myös seuraamuksen asettamisen esimerkiksi tilanteessa, jossa kokelas tulee koetilanteen jälkeen, hyväksytyin koetuloksen saatuaan, koetilasta pois ja vilppi havaitaan vasta kokeen päättämisen jälkeen. Jälkikäteinen puuttuminen vilppiin tallenteiden avulla vähentäisi myös virhetulkintoja kokeen aikaisesta vilpistä, kun koetta ei tarvitsisi turhaan keskeyttää, vaan mahdollista vilppiepäilyä pystyttäisiin selvittämään myös koetilanteen jälkeen. Tallentava kameravalvonta on jo nyt käytössä, ja jälkikäteinen puuttuminen vilppitapauksiin mahdollistaisi puuttumisen vilpilliseen toimintaan tallenteen avulla, kuitenkin siten, että tarkoituksena olisi puuttua mahdollisiin vilppiepäilyihin välittömästi.

Vilppiä koskeva pykälän 1 momentti koskee jo nyt sekä taksinkuljettajan kokeessa, että yrittäjäkokeessa koskevaa vilppiä. Pykälän 2 momentin mukaan asetettava kuuden kuukauden määräaikainen kieltö osallistua kokeeseen voidaan asettaa kuitenkin vain taksinkuljettajan kokeessa tapahtuneessa vilppitapauksessa, sillä taksinkuljettajan kokeen järjestäjänä toimii palveluntuottaja, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä liikennepalvelulain V osan 4 luvun mukaisesti. Kokeen järjestäjän tulee lähettää tiedot havaitusta vilpillisestä toiminnasta Liikenne- ja viestintävirastolle. Yrittäjäkokeen järjestämisestä on kuitenkin vastannut tähän esitykseen saakka koulutusorganisaatio, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt hyväksynnän yrittäjäkoulutuksen ja kokeen järjestämisestä.

Koska vastuu myös yrittäjäkokeen järjestämisestä siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi muuttamalla lain 6 a §:ää, niin samalla pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua taksinkuljettajan kokeen lisäksi myös yrittäjäkokeeseen henkilölle, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan yrittäjäkokeessa. Momentin sanamuoto muutettaisiin vain kokeeksi, pitäen sisällään sekä taksinkuljettajan että yrittäjäkokeen. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

Näin vilppiä koskevat seuraamukset olisivat samat sekä taksinkuljettajan kokeessa, että yrittäjäkokeessa.

LUONNOS

262 a §. *Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti.* Pykälä säädettäisiin koskemaan myös taksiliikenneluvanhaltijoita. Pykälän seuraamus liittyy lain 17 § mukaiseen rekisteröintiin, jonka 2 momentin mukaista vaatimusta rekisteröinnistä yksinomaiseen hallintaan ehdotetaan jatkossa koskevan myös taksiliikenneluvanhaltijoita, mistä syystä myös sanktioinnin tulisi koskea kaikkia luvanhaltijoita yhtäläisesti.

Pykälän muutos liittyy esityksen mukaiseen 17 § 2 momentin muutosehdotukseen, jossa myös taksiliikenteessä luvanhaltijan tulisi rekisteröidä ajoneuvo luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liittää rekisteritunnus liikenneluvulle. Mikäli vain velvoite lisättäisiin koskemaan taksiliikenneluvanhaltijoita ilman rangaistussäännöstä, ei velvoitteella olisi toivottua käytännön vaikutusta, eivätkä säännöt olisi tasapuolisia eri luvanhaltijoille.

Rangaistussäännös on nähty tarpeelliseksi toimenpiteeksi, jolla varmistetaan, että myös luvanhaltija rekisteröi ajoneuvonsa laissa edellyttämällä tavalla. Rekisteröinti viittaa 17 §:ssä säädettyihin rekisterimerkintöihin, eli taksiliikenteen osalta 1 momentin mukaiseen velvoitteeseen rekisteröidä ajoneuvo luvanvaraiseksi sekä ehdotuksen mukaiseen 2 momentin velvoitteeseen rekisteröidä ajoneuvo yksinomaiseen hallintaan ja liittämistä liikenneluvulle. Sakkorangaistuksen on säädettäessä arvioitu olevan oikeasuhtainen toimi teon haitallisuuteen, vahingollisuuteen ja moitittavuuteen nähden ja parantavan myös liikenteen valvojien keinoja määrätä seuraamus väärästä rekisteröinnistä. Kyseisen teon rangaistavaksi säätäminen on nähty yhteiskunnan kannalta tarpeelliseksi, koska ilman mahdollisia seuraamuksia voisivat luvanhaltijat käyttää liikenteessä edelleen vapaasti jonkun toisen hallintaan rekisteröityä moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai olla liittämättä ajoneuvoa rekisterissä liikenneluvulle, mikäli mitään seuraamusta ei olisi säädetty.

Voimaantullessaan rangaistussäännös ei koskenut taksiliikennettä, mutta 17 § 2 momentin muutoksella myös rangaistussäännös koskisi jatkossa taksiliikenneluvanhaltijoita. Muutoin pykälä pysyisi ennallaan.

265 §. *Luvaton liikenteen koulutustoiminta.* Pykälän 1 momentin 1 kohtaa ehdotettaisiin muutettavaksi siten, että jatkossa rangaistavaa olisi myös 25 a §:ssä tarkoitettu koulutus- tai koetoiminta ilman lain 35 a §:ssä tarkoitettua hyväksyntää. Maininta 25 a §:n mukaisesta koulutustoiminnasta lisättäisiin seuraamuspykälään, koska esityksessä ehdotetaan uutta taksinkuljettajan koulutusta, jota voisi 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 koulutustoiminnasta sakkoon. Ehdotetulla lakiehdotus 2:lla esitetään samaiseen lainkohtaan lisättäväksi väliaikainen viittaus myös esitettyyn 26 b §:ään, jossa säädellään taksinkuljettajan koulutuksesta. Muutoin pykälä pysyisi ennallaan.

268 a §. *Taksamittarin käyttöä koskevat rikkomukset.* Lakiin lisättäisiin uusi pykälä liikennevirhemaksun määräämisestä taksamittarin käyttöä koskevista rikkomuksista.

Ehdotuksen 1 momentin mukaisesti luvanhaltijalle voitaisiin määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos taksina käytettävässä ajoneuvossa ei käytettäisi ehdotuksen 15 a §:ssä säädettyä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Tilanne olisi kyseessä mm. silloin, jos taksamittari ei olisi lainkaan päällä tai muutoin käytössä. Esityksen mukaisessa 15 a §:ssä vastuu taksamittarin käyttämisestä tietojen keräämisessä on asetettu luvanhaltijalle, mistä syystä myös liikennevirhemaksu määrättäisiin myös luvanhaltijalle.

LUONNOS

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuljettajalle määrättävä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättäisi noudattamatta mitä 152 § 2 momentissa säädetään taksamittarin käyttämisestä hinnan määräytymisen perusteena. Momentissa olisi viittaus 152 § 2 momentin säännökseen, jossa edellytetään, että jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määräyksessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää 15 a §:n mukaista taksamittaria, eikä hinnan määrittämisessä käytettävät hinnan määräytymisen perusteet saa muuttua taksimatkan aikana. Kuljettaja on tosiasiaa se henkilö, joka on kuluttajan kanssa ajoneuvossa ja jonka vastuulla on taksamittarin käyttäminen, ja tästä syystä myös liikennevirhemaksu toimimisesta vastoin 152 § 2 momenttia tulisi määrättäväksi kuljettajalle.

Liikennepalvelulain 268 §:ssä on jo viittaus siitä, että liikennevirhemaksun määrittämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa, eikä samaa viittausta ole tarpeen säätää tässä pykälässä.

268 b §. *Taksiliikenteen hinnoittelua koskevat rikkomukset.* Lakiin lisättäisiin uusi pykälä, jossa sanktioitaisiin taksiliikenteessä käytettävän ajoneuvon hintatietojen ja niiden ilmoittamisen puutteista. Tällä hetkellä liikennepalvelulaissa ei ole sanktioitu hinnoittelua koskevia rikkomuksia.

Pykälän 1 momentissa asetettaisiin luvanhaltijalle tai kuljettajalle 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättäisi noudattamatta mitä taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua koskevassa 152 § 1 momentissa tai sen nojalla annetuissa määräyksissä säädetään hintatietojen esittämisestä ja ilmoittamisesta. Lain 152 § 1 momentissa säädetään yksityiskohtaisesti hintatietojen antamisesta ja momenttiin sisältyy myös esityksen mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus tarkemmista hintatiedoista ja esimerkkimatkan hinnasta. Luvanhaltija on vastuussa hintojen ja hintatietojen ilmoittamisesta ennalta tilatuissa kyydeissä. Näissä tilanteissa kuljettajalla ei olisi samaa vastuuta hintojen ilmoittamisesta, sillä hinta olisi joko kiinteänä ennalta sovittu, tai hinnaston tulisi olla ollut selvästi nähtävillä ennen kyydin tilaamista joko välityspalvelun kautta tilatussa sovelluksessa tai esimerkiksi yrityksen verkkosivulla. Joten mikäli kyyti olisi ennalta tilattu, koskisi liikennevirhemaksun määrittäminen luvanhaltijaa. Luvanhaltija vastaa 152 § 1 momentin mukaisesti myös siitä, että hinnastossa on ilmoitettu esimerkkimatkan hinta.

Vaikka taksina käytettävä ajoneuvo on liikenneluvanhaltijan vastuulla, on perusteltua edellyttää myös kuljettajalta korostettua valvutuneisuutta siitä, että hänen ajamassaan ajoneuvossa on hintatiedot esillä määräyksen mukaisesti silloin, kun kuljettaja ajaa ennalta tilaamattomia kyytejä. Samankaltainen vastuu on kuljettajalla myös taksivalaisimen osalta, sillä tieliikennelain 171 §:n mukaan kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos taksina käytettävässä ajoneuvossa ei ole taksivalaisinta. Luvanhaltijoilla voi olla listoillaan useampia kuljettajia ja ajoneuvoja, ja mikäli luvanhaltijan autossa ei olisi määräyksen mukaisesti ja määräyksen mukaista hinnastoa nähtävillä, voitaisiin autolla käytännössä ajaa ainoastaan ennalta tilattuja kyytejä. Osa kuljettajista saattaakin ajaa ainoastaan ennalta tilattuja kyytejä, etenkin alustatalouden sovellusten kautta.

Kuljettajalle asetettava seuraamus liittyisi esityksen mukaiseen lain 152 § 1 momentin lisäykseen, jossa myös kuljettajalle asetetaan vastuu hintatietojen ilmoittamisesta momentin mukaisesti. Ehdotus olisi seuraamus säännöksen noudattamatta jättämiselle. Liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä kuljettajalle, joka ei ennalta tilaamattomissa kyydeissä, ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista antaisi kuluttajalle tietoa matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan

LUONNOS

määräytymisen perusteista veroineen selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla ja siten, että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa ennen matkan alkamista. Liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä myös tilanteissa, joissa ajoneuvossa ei olisi kulloinkin voimassa olevan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisia hintatietoja nähtävillä.

7.2 Väliaikaiset muutokset lakiin liikenteen palveluista

26 §. *Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen.* Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaoloa ja uusimista koskevan pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi määräaikainen viittaus lain 26 b §:ään. Ehdotettu viittaus olisi tarpeen, jotta taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseen sovellettaisiin myös esitettyä väliaikaista 26 §:ää taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

26 b §. *Taksinkuljettajan täydennyskoulutus.* Liikennepalvelulakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi määräaikainen 26 b §. Pykälässä säädettäisiin taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta henkilöille, joilla olisi lain voimaan tullessa voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa.

Pykälän 1 momentin mukaan taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi kuljettajan olisi suoritettava täydennyskoulutus. Ehdotus olisi tarpeen, jotta varmistettaisiin, että kaikilla alalla olevilla taksinkuljettajilla on ajantasainen tietämys taksinkuljettamiseen liittyvistä kysymyksistä. Momentin mukaan koulutuksen tulisi sisältää 25 a §:n 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista eli täydennyskoulutuksen asiakokonaisuudet vastaisivat niin sanotun taksinkuljettajan peruskoulutuksen sisältöä. Ehdotettu sääntely ei kuitenkaan edellytä, että kaikista 25 a §:n 1 momentissa määritellyistä asiakokonaisuuksista tulisi kouluttautua vaan taksinkuljettajan ajoluvan uusija voisi valita tarjolla olevasta koulutustarjonnasta koulutusta mistä vain edellä mainitun momentin teemoista. Momentissa ehdotettaisiin, että taksinkuljettajan tulisi käydä täydennyskoulutus vain yhden kerran ajoluvan uusimiseksi. Kyse ei siten olisi jatkokoulutuksesta vaan täydennyskoulutuksesta. Momentin mukaan täydennyskoulutusta ei kuitenkaan vaadittaisi, jos henkilö on käynyt 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin koulutuksen kestosta ja koulutustodistuksista. Ehdotuksen mukaan taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen kesto olisi vähintään seitsemän tuntia eli yhteensä 7 x 60 minuuttia. Laissa ei asetettaisi vaatimuksia sille, kuinka monena päivänä koulutus tulisi käydä, vaan vähimmäistuntimäärä voitaisiin jakaa koulutuksen toteuttamisen kannalta järkevästi useammalle päivälle. Momentin mukaan koulutusorganisaatio myöntäisi koulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen. Ehdotus olisi tarpeen, jotta koulutukseen osallistunut voisi näyttää, että hän on ennen taksinkuljettajan ajoluvan uusintaa käynyt taksinkuljettajan peruskoulutuksen. Liikennepalvelulain 36 b §:ää sovellettaisiin myös taksinkuljettajan täydennyskoulutusta järjestäviin tahoihin. Siten Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaisi koulutuksen suorittamista koskevat tiedot sähköisestä järjestelmästä, jonne hyväksytty koulutuksen järjestäjä olisi toimittanut koulutuksen suorittaneiden tiedot voimassa olevan liikennepalvelulain 36 b §:n 2 momentin 2 kohdan ja samaisen pykälän 3 momentin mukaisesti. Käytännössä koulutuksen järjestäjän tulisi käydä rekisteröimässä koulutuksen suorittaneiden tiedot Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajan palvelupisteessä liikenneasioiden rekisteriin. Tiedot vietäisiin liikenneasioiden rekisteriin lain 222 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuina koulutustietoina. 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.

LUONNOS

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sisällöstä ja toteutuksesta.

35 a §. *Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi väliaikaisesti siten, että sen mukaan myös 26 b §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen järjestämiseen vaadittaisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä. Samaa pykälää, mukaan lukien sen otsikko (ehdotus Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi) ehdotetaan muutettavaksi toistaiseksi voimaksi olevasti edellä lakiehdotuksella 1.

265 §. *Luvaton liikenteen koulutustoiminta.* Pykälän 1 momentin 1 kohtaa ehdotettaisiin väliaikaisesti muutettavaksi siten, että jatkossa rangaistavaa olisi myös 26 b §:ssä tarkoitettu koulutus- tai koetoiminta ilman lain 35 a §:ssä tarkoitettua hyväksyntää. Maininta 26 b §:n mukaisesta koulutustoiminnasta lisättäisiin seuraamuspykälään, koska esityksessä ehdotetaan uutta taksinkuljettajan täydennyskoulutusta, jota voi 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 koulutustoiminnasta sakkoon. Ehdotetulla lakiehdotus 1:lla esitetään samaiseen lainkohtaan lisättäväksi väliaikainen viittaus myös esitettyyn 25 a §:ään, jossa säädellään taksinkuljettajan koulutuksesta.

7.3 Ajoneuvolaki

13 §. *Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet.* Pykälään lisättäisiin uusi momentti, jossa säädettäisiin pakollisesta taksamittarista. Uusi momentti sijoitettaisiin pykälän nykyisen 7 momentin tilalle, ja muutoksen myötä nykyiset 7 ja 8 momentti muutettaisiin 8 ja 9 momenteiksi, mutta niiden sisältö pysyisi ennallaan. Lakiteknisesti pykälään siis lisättäisiin uusi 9 momentti.

Uudessa 7 momentissa säädettäisiin, että taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa olisi jatkossa oltava mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävä taksamittari. Taksamittari on mittauslaite, joita koskevat mittauslaitedirektiivin (2014/32/EU) vaatimukset on kansallisesti implementoitu mittauslaitelaila ja sen nojalla annettulla mittauslaitteiden olennaisista vaatimuksista, vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja teknisistä erityisvaatimuksista annettulla valtioneuvoston asetuksella (1432/2016). Momentissa olisi jatkossakin selvyiden vuoksi informatiivinen viittaus mittauslaitelakiin. Taksamittarin tulisi olla mittauslaitedirektiivin ja mittauslaitelain vaatimukset täyttävä, kiinteästi ajoneuvoon asennettu laite. Pykälässä säädettäisiin ainoastaan taksamittarin pakollisuudesta ajoneuvon varusteena, ja sen käytöstä säädettäisiin esityksen 1. lakiehdotuksen 15 a §:n muutosehdotuksessa.

Velvoite olisi muutos nykytilaan, jossa taksiajoneuvossa ei ole ollut pakollisena varusteena taksamittaria. Jatkossa taksamittari tulisi aina olla ajoneuvossa, sen tulisi olla mittauslaitelain vaatimukset täyttävä ja sen vaatimusten mukaisuutta valvottaisiin mm. vuosittain määräaikaikatsastuksessa ajoneuvolain 152 §:n ja sen nojalla annettujen Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaisesti. Lisäksi liikennevirhemaksuja koskevaan 195 §:ään ehdotetaan lisättävän uusi liikennevirhemaksu luvanhaltijalle, jos hän rikkoo 13 § 7 momentissa säädettyä taksamittarivaatimusta.

LUONNOS

Nykyinen 7 momentti muutettaisiin 8 momentiksi ja nykyinen 8 momentti 9 momentiksi, mutta sisällöllisesti ne pysyisivät täysin ennallaan.

99 §. Rekisterikilvet ja rekisteritunnus Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin, että taksiliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin annetaan erilliset rekisterikilvet, jotka eroavat tavallisista rekisterikilvistä. Pykälä annettaisiin kokonaisuudessaan uudestaan, koska sen nykyinen 2 ja 3 momentti olisivat jatkossa 3 ja 4 momentti, mutta sisällöllistä muutosta ei niihin tulisi. Pykälän 1 momentti säilyisi ennallaan.

Uudessa 2 momentissa säädettäisiin, että taksina käytettävään ajoneuvoon annettaisiin muista rekisterikilvistä erottuvat rekisterikilvet (taksikilvet). Edellytykseksi kilpien antamiselle säädettäisiin, että ajoneuvo olisi rekisteröity vaatimusten mukaisesti ja liitetty liikenneluvulle, siten kun liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentissa edellytetään. Liikennepalvelulain 17 § 1 momentin mukaisesti ajoneuvo on rekisteröitävä luvanvaraiseksi, ja viittaus liikennepalvelulain 17 § 2 momenttiin liittyisi tässä esityksessä 1. lakiehdotuksessa ehdotettuun muutokseen siitä, että jatkossa luvanhaltijan velvollisuutena olisi rekisteröidä ajoneuvo yksinomaiseen hallintaan sekä liittää sen käytössä olevat ajoneuvot voimassa olevalle liikenneluvulle, eli sille luvulle, jonka nojalla taksiliikennettä ajoneuvolla harjoitetaan. Tällä voitaisiin varmistua siitä, että taksikilpiä voisi luovuttaa ainoastaan sellaisiin ajoneuvoihin, joilla on liittynyt voimassa olevaan taksiliikennelupaan. Jos taksiliikennelupa ei olisi enää voimassa, ei ajoneuvo voisi olla rekisterissä liitettynä luvulle, jolloin myöskään taksikilpiä ei voisi luovuttaa. Taksikilvet voitaisiin luovuttaa ainoastaan sellaisille ajoneuvoille, joilla edellä mainitut edellytykset täyttyisivät.

Rekisterikilpien luovuttaminen tapahtuisi samaan tapaan kuin tavallisten rekisterikilpien Liikenne- ja viestintäviraston sopimusrekisteröijän toimipisteellä eli käytännössä rekisteröintejä suorittavan katsastustoimipaikan toimipisteellä. Liikenne- ja viestintävirasto järjestää liikenteen palveluista annetun lain 25 luvun mukaisesti myös rekisterikilpien luovutuksen. Taksikilpien luovutuksen edellytysten täyttymisen arvioimiseksi ei sopimusrekisteröijän tarvitsisi käyttää harkintaa, sillä edellytykset tarkistettaisiin automaattisen tietojenkäsittelyn avulla viraston järjestelmästä. Ajoneuvolla ei saisi myöskään olla mitään käyttö- tai ajokieltoja mistään syistä, kuten verojen maksamattomuuden tai katsastamattomuuden takia.

Uusi vaatimus taksikilpien luovuttamisesta ei kuitenkaan estäisi jatkossakaan liikenteen palveluista annetun lain 17 § 4 momentin mukaisten niin sanottujen varataksien käyttöä, koska kyseisiin varataksisiin ei sovelleta liikennepalvelulain 17 § 1 ja 2 momentin vaatimuksia, jolloin niille ei myöskään voisi luovuttaa taksikilpiä. Kyseisen 17 § 4 momentin mukaisena ns. varataksina saisi jatkossakin käyttää lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa, jossa olisi tavalliset rekisterikilvet.

Lisäksi pykälän nykyinen 2 ja 3 momentti olisivat jatkossa 3 ja 4 momentti, mutta sisällöllisesti ne pysyisivät täysin ennallaan.

101 §. Rekisterikilpien käyttö Pykälään lisättäisiin uusi 3 ja 4 momentti ja nykyinen 3 momentti siirrettäisiin sellaisenaan pykälän 5 momentiksi. Pykälän 1 ja 2 momentti säilyisivät ennallaan. Pykälä annettaisiin kokonaisuudessaan uudestaan.

Pykälän uudessa 3 momentissa säädettäisiin velvoite käyttää lain 99 §:n 2 momentissa määriteltyjä taksikilpiä, jos ajoneuvoa käytetään taksina eli liikenteen palveluista annetun lain 4 §:ssä tarkoitettussa taksiliikenteessä. Velvoite tarkoittaisi sitä, että jatkossa kaikissa takseina käytettävissä ajoneuvoissa tulisi olla erilliset taksikilvet. Ajoneuvolain 194 §:n 1 momentin 4 kohdassa on säädetty seuraamuksesta, jos rikkoo 99–101 §:ssä säädettyä vaatimusta

LUONNOS

rekisteritunnuksen tai -kilpien käytöstä, kiinnittämisestä tai kunnossapidosta. Uuden 3 momentin velvoitteen rikkominen olisi edellä mainitun kohdan mukainen ajoneuvorikkomus, josta olisi tuomittava sakkoa. Taksin ajaminen ilman taksikilpiä olisi jatkossa ajoneuvorikkomus ilman, että nykyistä ajoneuvolain 194 §:ää olisi tarpeen muuttaa.

Pykälän uudessa 4 momentissa säädettäisiin käyttökiellosta, jos ajoneuvossa olisi taksikilvet, mutta niiden liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentissa säädetty edellytykset eivät enää täyttyisi. Käyttökielto olisi tarpeen taksikilpien tehokkaan valvonnan mahdollistamiseksi ja väärinkäytösten ennalta ehkäisemiseksi. On täysin mahdollista, että vaikka taksikilven edellytykset olisivat täyttyneet niitä luovutettaessa, että ne eivät enää myöhemmin täyty. Esimerkiksi oikeus harjoittaa taksiliikennettä on saattanut päättyä tai ajoneuvon omistaja- tai haltijatiedoissa tai käyttötiedossa on voinut tapahtua muutoksia tai ajoneuvoa ei ole ilmoitettu oikealle liikenneluvulle. Ajoneuvon rekisteritiedot voivat muuttua, koska muutosrekisteröinnit ovat lopulta ilmoituksenvaraisia tietoja, joita ajoneuvon omistaja tai haltija voi ilmoittaa. Lisäksi liikenneluvanhaltija voi päivittää liikennelupaan liitettyjä ajoneuvoja. Uudella säännöksellä käyttökiellosta varmistettaisiin, että taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen tiedot säilyisivät ajan tasalla ja että väärinkäytöksiin voitaisiin puuttua liikenteenvalvonnassa tehokkaasti. Käyttökielto myös kannustaisi palauttamaan taksikilvet ja vaihtamaan ajoneuvon tavalliset rekisterikilvet, kun ajoneuvon käyttö taksiliikennekäytössä loppuu. Käyttökielto olisi ajoneuvokohtainen eikä käyttäjään sidottu. Tällöin esimerkiksi ajoneuvon omistajan vaihto aiheuttaisi ajoneuvolle käyttökiellon, ellei ajoneuvon taksiliikennekäyttö jatkuisi uudella omistajalla. Uuden omistajan tulisi tällöin varmistaa taksikilpien käytön edellytysten täyttyminen tai ajoneuvon myyjän tulisi vaihtaa autoon tavalliset rekisterikilvet ennen myyntiä, jotta käyttökiellosta välttäisiin. Käyttökiellosta säätäminen edesauttaisi tehokkaasti sitä, ettei turhia taksikilpiä jäisi liikenteeseen, ja että kilvet palautettaisiin. Taksikilpien kuluttajille luoman luottamuksen kannalta on erityisen tärkeää, ettei taksikilpien väärinkäytölle jätetä sijaa. Käyttökielto mahdollistaisi myös tehokkaan taksikilpien valvonnan. Liikennevalvonnassa olisi pystyttävä tarkistamaan taksikilpien edellytysten voimassaolo ja todentamaan ajoneuvon kielletty käyttö taksikilvillä liikenteessä, mikäli edellytykset eivät enää olisi voimassa. Mikäli tämän momentin mukaan käyttökiellossa oleva ajoneuvo tavattaisiin liikenteestä, voisi siitä määrätä voimassa olevan ajoneuvolain 194 §:n 1 momentin 4 kohdassa on säädetyn seuraamuksen ajoneuvorikkomuksesta.

Ehdotettuja 3 ja 4 momenttia ei sovellettaisi liikenteen palveluista annetun lain 17 § 4 momentin tarkoitamiin ajoneuvoihin (ns. varataksit), koska kyseisille vara-autoille ei voida myöntää edellä kuvatuin tavoin ehdotetun 99 §:n uuden 2 momentin mukaisia taksikilpiä.

153 a §. *Taksikilven edellytysten tarkastaminen katsastuksessa.* Uudessa pykälässä säädettäisiin taksikilven edellytysten tarkistamisesta katsastuksessa sekä katsastuksen keskeyttämisestä. Pykälä täsmentää ajoneuvolain 152 §:ssä säädettyä määräaikaikatsastuksen sisältöä taksikilpien tarkastamisen osalta. Ajoneuvot, joka ovat luvanvaraisessa taksiliikennekäytössä, tulee ajoneuvolain 149 §:n 1 momentin mukaan esittää määräaikaikatsastukseen vuoden välein. Määräaikaikatsastuksessa tarkistettaisiin jatkossa uuden 153 a §:n nojalla, että taksikilven edellytykset ovat voimassa, eikä ajoneuvo ole käyttökiellossa, jos katsastukseen esitettävässä ajoneuvossa olisi taksikilvet. Liikenne- ja viestintävirasto antaa ajoneuvolain 152 §:n 2 momentin mukaisesti määräyksellä säännökset katsastuksen tarkastuskohteista ja tarkastusmenetelmistä. Katsastuksen suorittaja saisi Liikenne- ja viestintävirastolta tarkastukseen tarvittavat tiedot ja olisi velvollinen tarkastamaan, ettei taksikilvellinen ajoneuvo ole käyttökiellossa. Vastaavasti tarkistus tulisi tehdä muissakin katsastuslajeissa, jos ajoneuvolla on taksikilvet, paitsi rekisteröintikatsastuksissa. Rekisteröintikatsastukseen vaatimus ei sovellu, koska pääsääntöisesti ajoneuvolla ei voi olla taksikilpiä kuin vasta rekisteröintikatsastuksen ja ensirekisteröinnin jälkeen. Katsastusta ei saisi suorittaa loppuun, jos

LUONNOS

ajoneuvo olisi käyttökiellossa sen takia, että taksikilven käytön edellytykset eivät täyty. Ajoneuvon taksikilven edellytykset tulisi saattaa kuntoon tai ajoneuvolle tulisi vaihtaa tavalliset rekisteritunnukset, jotta käyttökielto poistuisi ja, jotta katsastus voitaisiin suorittaa loppuun.

195 §. Liikennevirhemaksu. Pykälään lisättäisiin uusi momentti, jossa säädettäisiin luvanhaltijalle liikennevirhemaksun määräämisestä ehdotuksen 13 § 7 momentin taksamittarivaatimuksen rikkomisesta. Uusi momentti sijoitettaisiin pykälän nykyisen 7 momentin tilalle, ja muutoksen myötä nykyinen 7 momentti muutettaisiin 8 momenteiksi, mutta sen sisältö pysyisi ennallaan.

Ehdotuksen mukaisesti luvanhaltijalle voitaisiin määrätä 3000 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättäisi noudattamatta lain 13 §:n 7 momentissa säädettyä taksamittarivaatimusta. Esityksen 13 §:n 7 momentin ehdotuksen mukaisesti taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa olisi oltava mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari. Liikennevirhemaksun määrääminen on tarpeellinen toimenpide, jolla varmistettaisiin, että velvoitetta taksamittarista noudatetaan. Käytännössä sanktio koskisi tilanteita, joissa taksina käytettävässä ajoneuvossa ei olisi mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria.

Taksamittarin kustannus luvanhaltijalle on uutena n.2000 euroa, mistä syystä liikennevirhemaksu määrättäisiin 3000 euron suuruiseksi, jotta luvanhaltija ei voisi hyötyä rahallisesti siitä, että hän ei olisi ostanut taksamittaria. Liikennevirhemaksun suuruus on näin suhteutettu taksamittarin hankintahintaan. Taksamittarin hankinta on asetettu luvanhaltijan vastuulle, mistä syystä myös liikennevirhemaksu asetettaisiin luvanhaltijalle.

7.4 Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä

6 §. Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus. Pykälän 1 momentissa säädetään siitä, mihin käyttötarkoitukseen velvoitteidenhoitoselvitystä voidaan käyttää. Kyseisen momentin 14 kohtaan lisättäisiin taksiliikenteen alan koulutusorganisaatioiden hyväksynnän myöntäminen ja peruuttaminen. Ehdotettu muutos laajentaisi selvityksen käyttötarkoituksen koskemaan liikennepalvelulain mukaisen henkilöliikenneluvan, tavaraliikenneluvan ja taksiliikenneluvan lisäksi kaikkia liikennepalvelulaissa säänneltyjä taksiliikenteen alan koulutusorganisaatioiden hyväksyntöjen myöntämisiä ja peruuttamisia. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Esitys sisältää voimassa olevan valtioneuvoston asetuksenantovaltuuden soveltamisalan laajentumisen käytännössä sekä useita Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettuja määräyksenantovaltuuksia. Ehdotettuja säädösten perustellaan tarkemmin jäljempänä luvussa 12 (suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys)

8.1 Valtioneuvoston asetuksenantovaltuudet

Voimassa olevan ajoneuvolain 99 §:n 2 momentin nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin rekisterikilpien antamisesta, rekisteritunnuksen sisällöstä ja kilpien väristä sekä rekisteritunnuksen määräytymisestä. Asetuksenantovaltuutta ei ehdoteta muutettavaksi, mutta esityksen 3. lakiehdotuksen mukaisten värillisen erityisen taksikilven kautta asetuksenantovaltuus käytännössä laajenisi koskemaan taksikilpiä. Valmistelun aikana on näin ollen tunnistettu tarve muuttaa 1.3.2021 voimaan tullutta valtioneuvoston asetusta ajoneuvoista (162/2021). Asetuksessa tulisi jatkossa säätää myös värillisen erityisen taksikilven pohjaväristä.

LUONNOS

8.2 Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudet

Ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteet

Liikenne- ja viestintävirasto on 13.6.2022 antanut ajoneuvolain 152 §:n, 154 §:n ja 160 §:n nojalla 1.11.2022 voimaan tulleen määräyksen (TRAFICOM/423528/03.04.03.00/2020) ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteista. Siinä on annettu tarkempia määräyksiä määräaikaikatsastuksen tarkastuskohteista, tarkastusmenetelmistä, vikojen ja puutteiden luokittelusta ja katsastustodistuksen sisällöstä. Liikenne- ja viestintäviraston on ajoneuvolain ehdotuksen 13 §:n uuden 7 momentin pakollisen taksamittarivaatimuksen myötä muutettava myös määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteita koskevaa määräystä, jotta taksamittarin vaatimusten mukaisuus tarkastettaisiin jatkossa aina, kun määräaikaikatsastukseen tulisi taksiliikenteessä käytössä oleva ajoneuvo.

Taksiliikenteessä käytettävä muu laite tai järjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto on 24.5.2021 antanut 1.9.2021 voimaan tulleen määräyksen taksiliikenteessä käytettävästä muusta laitteesta tai järjestelmästä (TRAFICOM/399176/03.04.03.00/2020). Määräys on voimassa toistaiseksi. Koska muuta laitetta tai järjestelmää koskeva maininta ja määräyksenantovaltuus ehdotetaan poistettavaksi, Liikenne- ja viestintäviraston on kumottava em. määräys.

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe

Liikenne- ja viestintävirasto on 16.4.2021 antanut 1.5.2021 voimaan tulleen määräyksen taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta (TRAFICOM/391032/03.04.03.00/2020). Määräys on voimassa toistaiseksi. Koska taksiliikenteen yrittäjäkoetta ehdotetaan siirrettäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle, on viraston muutettava em. määräystä.

Kilpimääräys

Ajoneuvolain 99 §:n 3 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset rekisteröinnissä käytettävistä lomakkeista sekä rekisterikilpien mitoista ja muista teknisistä ominaisuuksista. Traficom on antanut määräyksen rekisterikilpien ja siirtomerkkien mitoista ja muista teknisistä ominaisuuksista (TRAFICOM/65798/03.04.03.00/2024). Määräykseen tulisi lisätä uusi 3.10 kohta, jossa säädettäisiin taksikilvestä ajoneuvoluokittain. Taksikilvet tulisi huomioida myös määräyksen kohdissa 4.1 (Rekisterikilpien materiaali), 4.3 (Rekisteritunnuksen ja FIN-kansallisuustunnuksen mitat) ja 4.4 (Rekisteritunnuksen ja rekisterikilven reunaviivan väri).

Taksinkuljettajan koe ja koulutus

Esitettyyn 1. lakiehdotukseen sisältyvän liikennepalvelulain 25 a §:n 4 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta ja arvosteluperusteista. Esityksen 2. lakiehdotus sisältäisi myös Liikenne- ja viestintäviraston väliaikaisen määräyksenantovaltuuden taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta. Sen 26 b §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi niin ikään antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sisällöstä ja toteutuksesta.

LUONNOS

Voimassa olevan liikennepalvelulain taksinkuljettajan koetta koskevassa 25 a §:n 2 momentissa on esitetyn 25 a §:n 4 momentin sisältöinen määräysenantovaltuus, ja Liikenne- ja viestintävirasto onkin antanut sen nojalla määräyksen (TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019). Määräys tuli voimaan 1.5.2021 toistaiseksi voimassa olevana ja siinä määritellään taksinkuljettajan kokeen suorittamista, sisältöä, arviointia ja vilpillistä menettelyä kokeessa.

Liikennepalvelulain taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta ja koulutustodistusta koskevassa 26 a §:n 4 momentissa on valtuutussäännös, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto antoi samanaikaisesti taksinkuljettajan koetta koskevan määräyksen kanssa määräyksen taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta (TRAFICOM/390977/03.04.03.00/2020). Myös tämä määräys tuli voimaan 1.5.2021 toistaiseksi voimassa olevana ja siinä määritellään koulutuksen sisällöstä, koulutuksen käytännön toteuttamisesta ja suorittamista.

Liikenne- ja viestintäviraston on tarkoitus kumota voimassa olevat määräys taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta ja antaa uusi määräys, joka sisältäisi sääntelyä taksinkuljettajan peruskoulutuksesta, taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta ja taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta.

Taksiliikenteen koulutusorganisaatiot

Voimassa olevan liikennepalvelulain 35 b §:n 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on mahdollisuus antaa määräyksiä koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakemisessa ja myöntämisestä. Kyseistä momenttia ei ole ehdotettu muutettavaksi vaan määräysenantovaltuus koskisi jatkossakin koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakemisessa ja myöntämisessä noudatettavaa menettelyä, koulutusohjelman vahvistamista sekä koulutusohjelman valvonnan kannalta tarpeellisia opetuksen käytännön järjestämiseen, opetustiloihin, opetuskalustoon, opetusvälineisiin ja oppilasryhmäkokoon liittyvistä ehtoja. Liikenne- ja viestintävirasto antoikin 16.4.2021 määräyksen taksiliikenteen koulutusorganisaatioista (TRAFICOM/391024/03.04.03.00/2020). Määräys tuli voimaan 1.5.2021 ja se on voimassa toistaiseksi.

Liikenne- ja viestintäviraston on tarkoitus kumota voimassa olevat määräys taksiliikenteen koulutusorganisaatioista ja antaa uusi määräys, joka koskisi myös liikennepalvelulakiin esitettyjä taksinkuljettajan ns. peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksen koulutusorganisaatioita.

9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Ehdotetaan, että 1. lakiehdotus liikennepalvelulain muuttamisesta tulee voimaan 1.1.2026.

Lisäksi ehdotetaan, että 1. lakiehdotuksen 227 §:n 1 momentin 1 kohta tulisi voimaan vasta 1.10.2026. Ehdotettu myöhempi voimaantuloajankohta olisi tarpeen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto ehtisi toteuttaa julkisen rekisterin laajentamista edeltävät järjestelmämuutokset, ja liikenneluvan haltijat täyttämään 17 § 2 momentin mukaiset rekisteröintivaatimukset.

Lisäksi 1. lakiehdotukseen ehdotetaan useampia siirtymäsäännöksiä. Liikennepalvelulain 15 a §:ään ehdotetaan lisättäväksi siirtymäsäännös taksamittarin käyttövelvoitteesta siten, että niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole ehdotetun lain tultua voimaan ajoneuvoissaan

LUONNOS

mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, tulee noudattaa ehdotetun lain 15 a §:n mukaista vaatimusta taksamittarin käyttämisestä viimeistään 1 lokakuuta 2026 lähtien. Ehdotettu siirtymäsäännös olisi tarpeellinen, jotta ne luvanhaltijat, joilla ei ole lain voimaantulohetkellä taksamittaria ajoneuvoissaan, ehtivät sen hankkia. Siirtymäsäännös liittyisi myös 3. lakiehdotuksen taksamittaria koskevan ajoneuvolain 13 § 7 momentin muutokseen, joka tulisi voimaan 1.10.2026.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 17 § 2 momentin mukaiseen ehdotukseen ehdotetaan lisättävän siirtymäsäännös, jonka mukaisesti taksiliikenneluvanhaltijoiden tulisi täyttää momentissa asetetut vaatimukset ajoneuvon rekisteröinnistä ja liittamisestä liikenneluvalla viimeistään 1.10.2026 mennessä. Siirtymäsäännös olisi tarpeellinen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto ehtisi toteuttamaan ehdotetun 17 § 2 momentin vaatimusten edellyttämät järjestelmämuutokset, jotta taksiliikenneluvanhaltijat voisivat täyttää momentissa ehdotetut vaatimukset.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 25 §:n 2 momentin 2 kohtaan ehdotetaan lisättävän siirtymäsäännös koulutuksen käymisestä. Siirtymäsäännöksen mukaan sen estämättä, mitä ehdotetun lain 25 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetään, taksinkuljettajan ajolupa voitaisiin myöntää henkilölle ilman taksinkuljettajakoulutuksen käymistä ehdotetun lain tultua voimaan sinä aikana, kun taksinkuljettajan koulutusta ei ole vielä tarjolla, kuitenkin enintään 1.4.2026 saakka. Taksinkuljettajan koulutusta ei ole vielä lain voimaantulohetkellä tarjolla, sillä Liikenne- ja viestintäviraston on ennen kuin koulutusorganisaatiot voivat tarjota koulutusta, hyväksyttävä koulutusorganisaatiot ja koulutusohjelmat sekä annettava tarvittavat määräykset. Tästä syystä siirtymäsäännös olisi tarpeen lisätä, jotta taksinkuljettajan ajolupia voidaan myöntää lain voimaantulon jälkeisenä aikana, ennen kuin koulutusta olisi tarjolla. Siirtymäaika on kuitenkin jätettävä tarpeeksi lyhyeksi. Lisäksi ehdotetaan, että tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan tämän lain 25 §:n tai 26 §:n nojalla jätettyyn taksinkuljettajan ajolupahakemukseen tai taksinkuljettajan ajoluvan uusimista koskevaan hakemukseen ja hakemukseen kohdistuvaan oikaisuvaatimukseen ja muutoksenhakuun sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Ehdotetuilla siirtymäsäännöksillä selvennettäisiin sitä, että ennen tämän hallituksen esityksen mukaisten säännösmuutosten voimaantuloa jätetyt taksinkuljettajan ajolupahakemukset ja ajoluvan uusimista koskevat hakemukset sekä näihin hakemuksiin kohdistuvat oikaisuvaatimukset sekä muutoksenhaku käsiteltäisiin loppuun aiemmin voimassa olleita säännöksiä noudattaen.

Ehdotetaan, että esitykseen sisältyvä 2. lakiehdotus liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta tulee voimaan 1.1.2026 ja on voimassa 1.12.2034 saakka.

Myös 2. lakiehdotukseen ehdotetaan lisättävän tarpeelliset siirtymäsäännökset ehdotettujen 26 §:n 2 momentin ja 26 b §:ään. Ehdotetun siirtymäsäännöksen mukaan, sen estämättä, mitä ehdotetun lain 26 §:n 2 momentissa ja 26 b §:ssä säädetään täydennyskoulutuksesta ja ajoluvan uusimisesta, taksinkuljettajan ajolupa voitaisiin uusita ilman täydennyskoulutuksen käymistä tämän lain tultua voimaan sinä aikana, kun täydennyskoulutusta ei ole vielä tarjolla, kuitenkin enintään 1.4.2026 saakka. Myöskään täydennyskoulutusta ei ole vielä lain voimaantulohetkellä tarjolla, sillä Liikenne- ja viestintäviraston on, ennen kuin koulutusorganisaatiot voivat tarjota koulutusta, hyväksyttävä koulutusorganisaatiot ja koulutusohjelmat sekä annettava tarvittavat määräykset. Tästä syystä siirtymäsäännös olisi tarpeen lisätä, jotta taksinkuljettajan ajolupia voitaisiin uusita lain voimaantulon jälkeisenä aikana ennen kuin koulutusta olisi tarjolla. Siirtymäaika on kuitenkin jätettävä tarpeeksi lyhyeksi.

Esityksen 2. lakiehdotuksen voimassaolo ehdotetaan päättyvän kolme kalenterivuotta sen jälkeen, kun mainitun lakiehdotuksen 26 b § on tullut voimaan. Ehdotuksen mukaan taksinkuljettajan tulee käydä täydennyskoulutus vain yhden kerran ajoluvan uusimiseksi, ja

LUONNOS

voimassa olevan lain 26 §:n 1 momentin mukaan taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi tai taksinkuljettajan täytettyä 68 vuotta kaksi vuotta sen myöntämisestä. Taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen järjestäjiltä vaaditaan hyväksyntä koulutuksen järjestämiseen. Taksinkuljettajan ajoluvan uusimista ja täydennyskoulutuksen järjestämisestä tarkoitettuun päätökseen voi hakea oikaisua ja muutosta liikennepalvelulain 31 luvun perusteella.

Ehdotetaan, että esityksen 3. lakiehdotus ajoneuvolain muuttamisesta tulee voimaan 1.10.2026, jotta taksiliikenneluvanhaltijat, joilla ei ole ajoneuvoissaan mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, ehtisivät sellaisen hankkia. Voimaantuloajankohtaan liittyy myös 1. lakiehdotuksen taksamittarin käyttöä koskevaan 25 a §:ään ehdotettu siirtymäsäännös, joka on ehdotettu päättymään 30 syyskuuta 2026, minkä jälkeen taksamittarin käyttö pykälässä säädetyn tavoin olisi kaikille taksiliikenteen luvanhaltijoille pakollista.

Lisäksi ehdotetaan, että ajoneuvolain 99 §, 101 § sekä 153 a § tulevat voimaan 1.1.2027. Ehdotettu voimaantulon porrastaminen olisi tarpeen, sillä Liikenne- ja viestintäviraston tulee kilpailuttaa taksikilpien hankinta, ennen kuin uudenlaisia taksikilpiä voitaisiin valmistaa. Tästä syystä lisäksi ehdotetaan, että 3. lakiehdotuksen 101 § 3 momenttiin lisättäisiin siirtymäsäännös, jonka mukaisesti taksiliikenneluvan haltijoiden tulee täyttää ehdotetun lain 101 § 3 momentin mukainen vaatimus taksikilpien käyttämisestä viimeistään 30.6.2027. Ehdotettu siirtymäsäännös olisi tarpeellinen, jotta kaikkiin takseina käytettäviin ajoneuvoihin ehditään asentaa erilliset taksikilvet.

Ehdotetaan, että esityksen 4. lakiehdotus harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta tulisi voimaan 1.1.2026.

10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säännöksiä, joilla on liityntä perustuslaissa säädettyihin perusoikeuksiin, erityisesti 6 §:n mukaiseen yhdenvertaisuuteen, 15 §:n mukaiseen omaisuuden suojaan ja 18 §:n mukaiseen oikeuteen työhön ja elinkeinonvapauteen. Esitystä tulee arvioida myös perustuslain 80 §:ssä säädetyn asetuksen antamisen ja lainsäädäntövallan siirtämisen ja 124 §:ssä säädetyn hallintotehtävän siirtämisen muulle kuin viranomaiselle näkökulmasta.

10.1 Yhdenvertaisuus 6 §

Perustuslain 6 §:n mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Yleisellä yhdenvertaisuuslausekkeella ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva pääperiaate, johon sisältyy mielivallan kieltö ja vaatimus samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa. Yhdenvertaisuussäännös kohdistuu myös lainsäätäjään.

Perustuslain mukaisilla yhdenvertaisuusnäkökohdilla on merkitystä sekä myönnettäessä lailla etuja ja oikeuksia kansalaisille että asettaessa heille velvollisuuksia. Toisaalta lainsäädännölle on ominaista, että se kohtelee tietyn hyväksyttävän yhteiskunnallisen intressin vuoksi ihmisiä eri tavoin edistääkseen muun muassa tosiasiallista tasa-arvoa.⁴³ Perustuslakivaliokunta onkin vakiintuneesti katsonut, että yhdenvertaisuusperiaatteestaan johdu lainsäätäjälle tiukkoja rajoja pyrittäessä kulloisenkin yhteiskuntakehityksen vaatimaan sääntelyyn.⁴⁴ Keskeistä on, voidaanko kulloisetkin erottelut perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä

⁴³ HE 309/1993 vp, s. 42–43, ks. myös PeVL 31/2014 vp., s.3.

⁴⁴ PeVL 37/2010 vp, s.3., ks myös esim. PeVL 11/2012 vp., s. 2., PeVL 75/2015 vp, s. 3.

LUONNOS

tavalla.⁴⁵ Perustuslakivaliokunta on kuitenkin katsonut, että erottelut eivät saa olla mielivaltaisia eivätkä ne saa muodostua kohtuuttomiksi.⁴⁶

Taksinkuljettajan koulutus ja täydennyskoulutus

Esityksen 1. lakiehdotuksen 25 §:n 1 momentin 3 kohdan muutoksella ehdotetaan säädettäväksi taksinkuljettajan koulutuksesta taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi. Esityksen 2. lakiehdotuksen 25 b §:ssä ehdotetaan puolestaan säädettäväksi taksinkoulutuksen koulutusta lyhyempää taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta niille taksinkuljettajille, joilla on taksinkuljettajan ajolupa tämän lain voimaantulohetkellä. Täydennyskoulutus tulisi käydä kerran ennen voimassa olevan taksinkuljettajan ajoluvan uusimista. Ehdotettuja taksinkuljettajan koulutusta ja täydennyskoulutusta tulee arvioida perustuslain 6 §:ssa turvatun yhdenvertaisuuden näkökulmasta.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 25 a §:n mukaista, 21 tunnin pituista taksinkuljettajan koulutusta pidetään tarpeellisena, koska tyytyväisyys taksipalveluiden palvelutasotekijöihin ja asiakkaiden kokema turvallisuuden tunne taksipalveluihin ovat kyselytutkimusten mukaan viime vuosina laskeneet. Kuljettajien osaamistason parantamine voi johtaa myös konkreettisesti matkustajaturvallisuuden ja liikenneturvallisuuden parantumiseen. Perustuslakivaliokunta on pitänyt matkustajaturvallisuuden ja liikenneturvallisuuden lisäämistä hyväksyttävänä päämäärinä takseja koskevan toimilupasääntelyn yhteydessä.⁴⁷

Esityksen 2. lakiehdotuksen uuden 25 b §:n mukaan niiden kuljettajien, joilla on lain voimaantulon hetkellä taksinkuljettajan ajolupa, tulisi käydä taksinkuljettajan koulutusta lyhyempi täydennyskoulutus, jonka vähimmäiskesto olisi seitsemän tuntia. Kuljettajat voisivat kouluttautua vähimmäistuntimäärän tarpeelliseksi kokemistaan, lain tasolla säädettyistä koulutusteemoista. Alalla olevien taksinkuljettajien kerryttämä työkokemus ja mahdollisesti aikaisempi kouluttautuminen puoltavat taksinkuljettajan vähintään 21 tunnin pituista koulutusta suppeamman koulutuksen edellyttämistä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi todentaa poikkeuksen kohdentumisen voimassa olevan ajoluvan perusteella. Vapautus taksinkuljettajan koulutuksen käymisestä ei siten ole mielivaltaisen eikä sitä voida pitää esitetyn taksinkuljettajan koulutuksen rajallisen keston ja koulutuksen sisältöön liittyvän valinnan vapauden vuoksi kohtuuttomana alalla olevien taksinkuljettajien kannalta.

Siten ehdotetun ei voida katsoa voivan rajoittavan taksinkuljettajien kokeeseen osallistuvien perustuslain 6 §:n mukaista yhdenvertaisuutta.

10.2 Omaisuuden suoja 15 §

Taksamittari ja taksikilpi

Perustuslain 15 §:n 1 momentin mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden suoja käsittää paitsi vallan hallita ja käyttää omaisuutta myös vallan määrätä siitä.⁴⁸ Mikäli omistusoikeuteen aikaisemmin kuuluvia oikeuksia vähennetään tai rajoitetaan, puututaan samalla omaisuuteen, vaikka omistusoikeuden kohteena oleva esine sinänsä säilyisikin

⁴⁵ Ks. esim. PeVL 16/2006 vp, s.2.

⁴⁶ PeVL 52/2016 vp, s. 3.

⁴⁷ PeVL 46/2016 vp, PeVL 45/2020 vp., s.3.

⁴⁸ PeVL 41/2006 vp, s.2

LUONNOS

koskemattomana haltijallaan.⁴⁹ Kuten perustuslain 18 §:ssä turvatus oikeuden työhön ja elinkeinovapauden osalta, perustuslakivaliokunta on kuitenkin vakiintuneesti katsonut, että omistajan oikeuksia voidaan kuitenkin rajoittaa lailla, joka täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaaditut yleiset edellytykset.⁵⁰

Esityksen 1. lakiehdotuksen 15 a §:n 1 momentin sekä 3. lakiehdotuksen 13 § 7 momentin mukaisen muutoksen myötä kaikissa taksiliikenteessä olevissa ajoneuvossa tulisi olla mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävä taksamittari. Ehdotuksen perusteella sellaisten taksiliikenneluvan haltijoiden, joiden ajoneuvoihin ei ole asennettu vaatimusten mukaista mittauslaitetta, tulisi sellainen asentaa. Ehdotusta tulee tarkastella perustuslain 15 §:ssä turvatus omaisuudensuojan kannalta.

Taksamittarin lisäksi esityksen 3. lakiehdotuksen 101 §:n 3 momentin mukaan taksiliikenneluvan haltijan tulisi huolehtia, että luvalla olevaan ajoneuvoon on asennettu siirtymäajan jälkeen taksikilpi. Velvollisuuden laiminlyöntiin soveltuisi ajoneuvolain 194 §:n mukainen ajoneuvorikkomus, josta poliisi määräisi lähtökohtaisesti sakon. Esityksen 3. lakiehdotuksen 101 §:n 4 momentin mukaan ajoneuvoa ei saisi käyttää liikenteessä, (käyttökielto), jos siihen on kiinnitetty taksikilvet ja liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentin vaatimukset eivät täyty. Ajoneuvo olisi siis käyttökiellossa, jos siinä olisi taksikilvet, mutta sitä ei olisi rekisteröity luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liitetty voimassa olevalle luvalle.

Näin ollen esityksellä on vaikutusta ajoneuvon omistajan perustuslain 15 §:ssä turvattuun omaisuudensuojaan sekä esitetyn kilven asentamisvelvoitteen että mahdollisen ajoneuvon käyttökiellon näkökulmasta.

Omaisuudensuojaan puututtaisiin esityksen 1. ja 3. lakiehdotuksiin sisältyvien taksamittarivaatimusten ja 3. lakiehdotukseen sisältyvän taksikilpiä koskevan sääntelyn osalta lain tasolla, ja ehdotettu sääntely olisi perusoikeuksien rajoittamisen kannalta riittävän täsmällistä ja tarkkarajaista. Taksamittarin käyttövaatimuksella on tarkoitus ehkäistä harmaata taloutta sekä helpottaa sen torjuntaa. Ehdotettujen taksikilpien tavoitteena on puolestaan helpottaa luvanvaraisten taksien tunnistamista muusta liikenteestä luotettavammin kuin nykyisten taksivalaisimien avulla, sillä taksikilven luovuttaisi viranomainen. Ehdotuksella pyritään näin ollen välillisesti parantamaan taksipalveluita käyttävien henkilöiden kuluttajansuojaa. Siten perusteiden, joilla omaisuudensuojaa rajoitetaan, voidaan katsoa olevan perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta hyväksyttävä. Ehdotukset olisivat myös oikeasuhtaisia. Ehdotuksella jätettäisiin taksiliikenneluvan haltijoille riittävä siirtymäaika sekä taksimittarin hankkimiseen että taksikilpien asentamiseen, mikä varmistaisi alalla olevien toimijoiden mahdollisuudet toteuttaa esitetyt vaatimuksia. Esityksen 1. lakiehdotuksen uuden 268 a §:n mukaan luvanhaltijalle voitaisiin määrätä 3000 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 15 a §:ssä säädettyä velvoitetta taksamittarista. Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa (729/2018). Esityksen 3. lakiehdotukseen sisältyvän taksikilpeä koskevan sääntelyn laiminlyönnistä mahdollisesti määrättävään sakkoon ja käyttökieltoon soveltuisi ajoneuvolain 206 §:n mukaiset säännökset muutoksenhausta. Näin ollen ehdotetussa sääntelyssä on huomioitu riittävät oikeusturvajärjestelyt.

⁴⁹ HE 309/1993 vp, s. 62

⁵⁰ PeVL 6/2010 vp, s.4.

LUONNOS

Siten esityksen 1. ja 3. lakiehdotuksiin sisältyvän taksamittarin asentamis- ja käyttövelvollisuuden tai 3. lakiehdotukseen sisältyvän taksikilven asentamisvelvollisuuden tai ajoneuvon mahdollisen käyttökiellon ei katsota olevan ristiriidassa perustuslain 15 §:n mukaisen omaisuudensuojan kanssa.

10.3 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. Perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinovapautta pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinovapauden luvanvaraisuuden olevan poikkeuksellisesti mahdollista. Valiokunta on arvioinut luvanvaraistamisen edellytyksiä ja muita elinkeinon harjoittamiseen ehdotettuja rajoituksia perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten, ennen muuta lailla säätämisaikatuksen, tavoitteen hyväksyttävyyden ja rajoituksen oikeasuhtaisuuden kannalta.⁵¹

Hyvämaineisuuden arviointiin lisättävät rikokset

Esityksen 1. lakiehdotuksen 8 §:ään ehdotetaan lisättäväksi rikoksia, joita koskevien säännösten rikkominen otettaisiin jatkossa huomioon hyvämaineisuuden arvioinnissa. Lisättävät rikokset koskisivat seksuaalirikoksia, henkeen tai terveyteen kohdistuvia rikoksia sekä petos- ja maksuvälinerikoksia. Hyvämaineisuuden arviointia käytetään sekä taksiliikenneluvan että muiden henkilö- ja tavaraliikennelupien myöntämisessä ja lisättävät rikosluokat voivat rajoittaa sellaisten henkilöiden elinkeinovapautta, joilla on tuomio kyseisistä rikosluokista. Henkeen ja terveyteen kohdistuvat sekä seksuaalirikokset ovat hyvin vakavia rikoksia toista henkilöä kohtaan, jotka vaikuttavat olennaisesti henkilön luotettavuuteen. Luvanhaltija on myös vastuussa monilta osin taksinkuljettajan toiminnasta, mistä syystä olisikin perusteltua, että myös luvanhaltijan vakavat toiseen henkilöön kohdistuvat rikokset voitaisiin huomioida hyvämaineisuuden arvioinnissa. Lisäksi esityksessä lisättävät petos- ja maksuvälinerikokset liittyvät liikenneluvanhaltijan luotettavuuteen käsitellä maksukortteja tai laskuja. Tällä hetkellä hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioidaan jo useita elinkeinotoiminnassa tehtyjä rikoksia mm. kirjanpitoa, verotusta ja muuta ammatillista vastuuta koskevia rikoksia. Syyllistymällä petokseen liikenteen harjoittamisessa ei voida liikennepalvelulain tämänhetkisen muotoilun takia huomioida henkilön hyvää mainetta vaarantavana tekijänä, vaikka tosiasiaa toiminta vaikuttaisi selvästi henkilön luotettavuuteen ja maineeseen. Huomioimalla myös petos- ja maksuvälinerikoksia voidaan vaikuttaa myös harmaan talouden torjuntaan, korostamalla henkilöiden hyvän maineen vaatimusta laajemminkin taloudellisessa toiminnassa.

Arvioitaessa henkilön hyvämaineisuutta ei tarkastella pelkästään rikosrekisteriotteen tuomioita, vaan arviointiin liittyy myös ilmeisen sopimattomuuden arviointi. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon tekojen suuri määrä, teon vakavuus, teon suunnitelmallisuus, teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen, se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa, se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus ja se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta. Lupaviranomaisella on harkintaa siitä, kuinka sopiva kyseessä oleva henkilö on ylipäättään toimimaan ammattimaisessa liikenteessä silloin, kun luvanhakijalla tai haltijalla on tuomio jostakin 1 momentissa mainitusta rikoksesta. Lisäämällä rikoksia hyvämaineisuuden arviointiin ei siis automaattisesti synny estettä luvan myöntämiselle, joten

⁵¹ Ks. esim. PeVL 13/2014 vp, s. 2 ja PeVL 65/3014 vp, s.2.

LUONNOS

esityksen 8 §:n muutosehdotus ei aiheuta suoraa rajoitusta elinkeinovapauteen. Muutosehdotus on tarkkarajaisesti ja täsmällisesti kuvattu, se on oikeasuhtainen, eikä ehdotuksen siten katsota olevan ristiriidassa perustuslain 18 §:n mukaisen oikeuden työhön tai elinkeinonvapauden kanssa.

Taksamittari ja taksikilpi

Esityksen 1. lakiehdotuksen 15 a §:n 1 momentin sekä 3. lakiehdotuksen 13 § 7 momentin mukaisten muutosten myötä kaikissa taksiliikenteessä olevissa ajoneuvossa tulisi olla mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävä taksamittari, jonka tulisi kerätä jokaisesta taksimatkasta 15 a § 1 momentissa luetellut tiedot.

Lisäksi esityksen 3. lakiehdotuksen 101 §:n 3 momentin mukaan taksiliikenneluvan haltijan tulisi käytännössä huolehtia, että luvalla olevaan ajoneuvoon asennetaan siirtymäajan jälkeen värillinen erityinen taksien rekisterikilpi. Velvollisuuden laiminlyöntiin soveltuisi ajoneuvolain 194 §:n mukainen ajoneuvorikkomus, josta poliisi määrää lähtökohtaisesti sakon. Esityksen 3. lakiehdotuksen 101 §:n 4 momentin mukaan ajoneuvoa ei saisi käyttää liikenteessä, jos siihen on kiinnitetty taksikilvet ja liikennepalvelulain 17 §:n 1 ja 2 momentin mukaiset vaatimukset taksiliikenteessä käytettävästä ajoneuvosta eivät täyty.

Taksamittari tai taksikilven käyttö sellaisenaan eivät siis olisi taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä, mutta niiden käyttö olisi säädetty pakolliseksi ja sääntelyn noudattamista jättämisestä tulisi seuraamuksia. Ehdotuksia taksimittarista ja taksikilvestä on tarpeen tarkastella perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvatu oikeuden työhön ja elinkeinonvapauden näkökulmasta.

Taksiliikennelupa on lähtökohtaisesti luvanvaraista toimintaa, ja liikennepalvelulain 10 §:n mukaan luvat ovat voimassa kymmenen vuotta. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan on lisäksi lain 4 §:n 1 momentin mukaan mahdollista harjoittaa taksiliikennettä ilmoituksen perusteella. Perustuslakivaliokunta on ratkaisukäytännössään vakiintuneesti pitänyt sääntelyn sisällön osalta tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta.⁵² Toisaalta luvan mukaisen toiminnan rajoittamisen osalta perustuslakivaliokunta on katsonut, että viranomaiselle on voitu lailla antaa toimivalta rajoittaa sinänsä lain ja toimiluvan mukaista toimintaa. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin tämänkaltaisen sääntelyn yhteydessä edellyttänyt muun muassa, että perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävät ja painavat syyt puoltavat rajoitussääntelyä.⁵³ Esimerkiksi luottolaitostoiminnan osalta hyväksyttävänä ja painavina syinä on pidetty muun ohella asiakkaiden suojaan palautuvia syitä.⁵⁴

Edellä alaluvussa 12.2. (Omaisuuksensuoja 15 §) esitetyillä perusteella voidaan arvioida, että perusteiden, joilla taksiliikennettä harjoittavien yritysten elinkeinovapautta rajoitetaan, voidaan katsoa olevan perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta hyväksyttävä. Samaisessa alaluvussa on kuvattu ehdotusten suhdetta perusoikeuksien yleisiin rajoitusedellytyksiin. Siten ehdotusten ei katsota olevan ristiriidassa perustuslain 18 §:n mukaisen oikeuden työhön tai elinkeinonvapauden kanssa.

⁵² PeVL 69/2014 vp, s. 2.

⁵³ PeVL 53/2001 vp., s.3–4.

⁵⁴ Ks. esim. PeVL 24/2002 vp., s.2.

LUONNOS

Koulutusorganisaatiot

Esityksen 1. ja 2. lakiehdotukseen sisältyvien liikennepalvelulain 35 a §:n muutosten mukaan taksiliikenteen koulutuksen järjestämiselle vaadittavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä laajennettaisiin nykyisistä erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta ja yrittäjäkoulutuksesta taksinkuljettajan koulutukseen ja taksinkuljettajan täydennyskoulutukseen. Koulutusorganisaation olisi haettava hyväksyntä 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 tarjoamista.⁵⁵ Liikennepalvelulakiin ehdotetut lisäykset koulutusorganisaatioiden hyväksynnästä eivät aseta rajoitteita koulutuksen tai taksitoimintaan liittyvän koulutuksen tarjoamiseen. Hyväksyntä tarvittaisiin vain, jos koulutusorganisaatio haluaa tarjota liikennepalvelulaissa (6 a §, 25 a §, 26 a §, 26 b §) säädettyjä koulutuskokonaisuuksia. Hyväksymismenettelyn ei siten katsota rajoittavan koulutusorganisaatioiden elinkeinovapautta.

Taksinkuljettajan koulutus ja täydennyskoulutus

Esitystä tulee tarkastella myös siitä näkökulmasta, miten siinä esitetyt taksinkuljettajan koulutusta ja täydennyskoulutusta koskevat ehdotukset turvaavat taksinkuljettajien ja taksinkuljettavaksi aikovien henkilöiden oikeuden työhön ja elinkeinon harjoittamiseen. Vaatimus viranomaisen myöntämästä luvasta työn, ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen merkitsee rajoitusta perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvattuun elinkeinovapauteen.

Perustuslakivaliokunta on katsonut taksiliikennelaista ja liikennepalvelulaista ja sen muutoksista 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.⁵⁶ Elinkeinovapaus ei siten ole muodostanut estettä taksiliiketoiminnan tai taksinkuljettajana toimimisen luvanvaraisuudelle. Esityksen 1. lakiehdotuksessa esitetyn taksinkuljettajan koulutuksen ja 2. lakiehdotuksessa esitetyn taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen on tarkoitus parantaa matkustajaturvallisuutta ja liikenneturvallisuutta sekä toteuttaa myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta erityisesti erityisryhmille, kuten vammaisille ja liikuntarajoitteisille. Näin ollen esitetyillä elinkeinoelämän rajoittamisilla katsotaan olevan hyväksyttävä tavoite.

Perustuslakivaliokunnan ratkaisukäytännön mukaan laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta.⁵⁷

Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotetaan taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi vähintään 21 tunnin kestoisen taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen. Vaatimus koskisi kaikkia lain voimaantulon jälkeen uuden taksinkuljettajan ajoluvan hakijoita. Lain tasolla

⁵⁵ Ks. esim. PeVL 17/2009 vp, s.2/II, PeVM 11/2009 vp, s.2.

⁵⁶ PeVL 45/2020 vp s.2., PeVL 46/2016 vp., s.4., PeVL 31/2006 vp s.2.

⁵⁷ PeVL 69/2014 vp., s.2.

LUONNOS

säädettäisiin myös opetuksen koulutussisällöstä. Näin ollen esityksen katsotaan täyttävän lailla säättämisvaatimuksen, mukaan lukien täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusvaatimukset. Ehdotetun koulutusvaatimuksen katsotaan olevan välttämätön hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi ja muutenkin suhteellisuusvaatimuksen mukainen, sillä valmistelussa ei ole tunnistettu vähemmän rajoittavia keinoja vastata heikentyneeseen liikenneturvallisuuteen.

Esityksen 2. lakiehdotuksessa ehdotetaan taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen ulottamista myös niihin henkilöihin, joilla on olemassa oleva taksinkuljettajan ajolupa. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti pitänyt elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttuvana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä.⁵⁸ Taksinkuljettajan ajolupa on voimassa enintään viisi vuotta luvan myöntämispäivästä, ja esityksellä ehdotetaan, että taksinkuljettajien olisi ajoluvan uusimiseksi olla käynyt laissa säädetty taksinkuljettajan täydennyskoulutus. Siten ehdotuksessa on otettu lähtökohdaksi luvan peruuttamista lievempi toimenpide. Ehdotetun muutoksen myötä kaikkien alalla tällä hetkellä toimivien ja tulevaisuudessa alalle tulijoiden pitäisi suorittaa joko säädetty taksinkuljettajan koulutus tai täydennyskoulutus. Täydennyskoulutuksen rajallisen keston ja koulutuksen sisältöön liittyvän valinnan vapauden vuoksi täydennyskoulutusvaatimusta ei voida pitää kohtuuttomana alalla olevien kuljettajien kannalta.

Liikennepalvelulain 256 §:ssä ja 257 §:ssä säädetty mahdollisuudet oikaisuvaatimuksen jättämiseen ja muutoksenhakuun soveltuisivat myös tilanteisiin, jossa taksinkuljettajan ajolupa tai sen uusintaa koskeva hakemus olisi hylätty puuttuvan taksinkuljettajan koulutuksen takia. Näin ollen esityksellä olisi turvattu myös perustuslain 21 §:n mukaisista riittävistä oikeusturvajärjestelyistä.

Esityksen 1. lakiehdotukseen sisältyvän taksinkuljettajan koulutuksen tai esityksen 2. lakiehdotukseen sisältyvän taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen ei siten katsota olevan ristiriidassa perustuslain 18 §:n mukaiseen oikeuteen työhön tai elinkeinonvapauden kanssa.

Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi lisättävät rikokset

Esityksen 1. lakiehdotuksen 25 §:ään ehdotetaan lisättävän ajoluvan saamisen esteeksi lisää rikoksia. Jo nykyisellään taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteenä on useita rikoksia, joten kyse ei olisi kokonaan uusista edellytyksistä sinänsä, vaan uusien edellytysten lisäämisestä. Lisäämällä ajoluvan saamisen esteeksi rikoslain 25 luvun vapautteen kohdistuvia rikoksia sekä 41 luvun ampuma-aserikoksia tulisi näitä tarkastella myös elinkeinonvapauden näkökulmasta. Myös näiden rikosten lisäämisen huomioimisella ajoluvan lupaehdoissa tavoitteena on turvata perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta, ja etenkin matkustajaturvallisuutta sekä perustuslain 7 §:n oikeutta elämään, henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Näiden tavoitteiden voidaan tulkita muodostavan hyväksyttävän perusteen elinkeinonvapautteen puuttumiselle.

Lisäksi lisäämällä 29 luvun rikoksia julkista taloutta vastaan sekä 36 ja 37 luvun petos- ja maksuvälinepetosrikoksia, rajoituksilla turvataan perustuslain 15 § omaisuudensuojaa sekä estetään harmaata taloutta ja veronkiertoa. Näin ollen esitetyillä elinkeinoelämän rajoittamisilla katsotaan olevan hyväksyttävä peruste elinkeinonvapauden rajoitukselle. Rajoituksen ei katsota menevän pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan intressin painavuus (perustuslain 7 §, 9 §, 15 §) suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään. Pykälään

⁵⁸ PeVL 16/2003 vp, s.2., PeVL 8/2006 vp s.3.

LUONNOS

lisättävät rikokset on myös kirjattu tarkkarajaisesti ja täsmällisesti viittamaalla suoraan rikoslain lukuihin ja yksittäisiin pykäliin, sekä pykälässä on säädetty tarkkarajaisesti se, kuinka pitkään tuomiot kyseisistä rikoksista huomioitaisiin.

Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen vilppi

Lisäksi 1. lakiehdotuksen 246 a §:ssä säädettyä lisäystä vilpin huomioimisesta myös jälkikäteen sekä yrittäjäkokeessa havaitun vilpin jälkeen asetettavaa määräaikaista kieltoa osallistua kokeeseen on arvioitava perustuslain 18 §:n näkökulmasta. Ehdotetulla muutoksella liikennepalvelulain 246 a § 1 momenttiin lisättäisiin, että koesuoritus olisi hylättävä myös, jos vilppi havaittaisiin koesuorituksen jälkeen. Lisäksi pykälän 2 momentin sanamuoto muutettaisiin siten, että karenssi koskisi myös yrittäjäkokeessa tapahtunutta vilppiä. Jo nykyiselläänkin vilppiin syylistyminen on säädetty rangaistavaksi ja seuraamukseksi on säädetty määräaikainen kieltä osallistua kokeeseen. Muutoksen myötä koe voitaisiin keskeyttää ja määräaikainen kieltä voitaisiin asettaa myös silloin, jos vilppi havaitaan tai se varmistuu vasta kokeen suorituksen jälkeen. Lisäämällä myös jälkikäteen vilpin rangaistavaksi, pystytään estämään sellaisten henkilöiden pääsy kokeesta läpi, jotka eivät tosiasiallisesti ole läpäisseet koetta eivätkä näin ollen täytä lain vaatimuksia kokeen suorittamisesta. Laissa määritellyn kokeen läpäisy suojaa liikenneturvallisuutta ja kuluttajansuojaa varmistamalla, että sekä taksinkuljettajat että luvanhaltijat ovat tietoisia ammatin harjoittamisessa tarpeellisista tiedoista ja taidoista. Pykälä on muotoiltu tarkkarajaisesti ja täsmällisesti, ja säännöskohtaisissa perusteluissa on kuvattu käytännön tilanteita. Muutos asettaa taksinkuljettajan kokeessa ja yrittäjäkokeessa tapahtuneet vilppitapaukset ja niiden seuraamukset yhteismitallisiksi, sekä estää kokeen läpäisyä vilpillisesti. Rajoitus on siten oikeasuhtainen.

Ehdotettujen muutosten ei näin voida katsoa rajoittavan oikeutta työhön tai elinkeinonvapautta.

10.4 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. Perustuslakivaliokunta on ratkaisukäytännössään katsonut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti.⁵⁹ Tällöin on otettava huomioon tehtävän luonne.⁶⁰

Taksikilpi

Esityksen 3. lakiehdotuksen 99 §:n 3 momentin mukaan ajoneuville, jota käytetään taksiliikenteessä, annetaan muista rekisterikilvistä erottuvat rekisterikilvet (taksikilvet) sillä edellytyksellä, että ajoneuvo täyttää liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentin vaatimukset eikä ajoneuvo ole käyttö- tai ajokiellossa. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ajoneuvojen rekisteröintitoiminnan järjestämisestä Suomessa, mutta voi hankkia rekisteröintitoiminnan järjestämiseksi tarvittavat avustavat tehtävät muilta. Ehdotusta ajoneuvolain 2 §:n 42 kohdassa määriteltyjen sopimusrekisteröijien roolista taksikilpien antamisessa tulee arvioida perustuslain 124 §:n näkökulmasta. Koska kyse ei ole merkittävän

⁵⁹ PeVL 44/2016 vp, s.5.

⁶⁰ PeVL 48/2010 vp, s. 4.

LUONNOS

julkisen vallan käyttöä sisältävän tehtävän siirrosta, on arvioitava tehtävän siirtämistä perustuslain 124 §:n mukaisesti muulle kuin viranomaiselle lailla.

Lupa- ja rekisteröintitoimintaan liittyvät avustavat tehtävät, jotka voidaan siirtää, on lueteltu liikennepalvelulain 211 §:n 1 momentissa. Sen 4 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää mm. rekisteröintitoimintaan liittyvät avustavat tehtävät tunnisteiden tuottamisesta ja antamisesta. Esityksen 3. lakiehdotuksen 99 §:n 3 momentin mukaista taksikilpien antamista voidaan pitää tunnisteiden antamisena.

Liikennepalvelulain 211 §:n 1 momentti on sisällöltään säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella.⁶¹ Perustuslakivaliokunta ei nähnyt estettä tämän tyyppisten tehtävien siirrolle viranomaiskoneiston ulkopuolelle, mutta kiinnitti huomiota sen selvittämiseen, mitä muuhun lainsäädäntöön perustuvat siirrettävät lupa- ja rekisteröintitehtävät ovat, ja ovat ne teknisluotoisia.

Esityksen 3. lakiehdotuksen 99 §:n 3 momentin mukaisen tehtävän siirtäminen sopimusrekisteröijille olisi tarkoituksenmukaista, sillä sopimusrekisteröijien avulla olisi saavutettavissa taksikilpien luovuttaminen maantieteellisesti kattavalla tavalla. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston sopimusrekisteröijillä on olemassa olevat tiedot ja taidot suoritua vastaavista ajoneuvon teknisiin ominaisuuksiin liittyvistä tehtävistä.

Liikennepalvelulain 211 §:n 2 momentissa säädetään erikseen, että palveluntarjoaja ei saa arvioida rekisteröinnin ja luvan myöntämisen edellytysten täyttymistä eikä poistaa liikennevälinettä lopullisesti rekisteristä, vaan sen on siirrettävä muun ohella tällaiset rekisteri-ilmoitukset Liikenne- ja viestintäviraston ratkaistavaksi. Sopimusrekisteröijien tehtävissä olisi kysymys rutiini- ja teknisluontoisista rekisteröintitehtävistä. Sopimusrekisteröijä ei arvioisi taksikilpiin tai taksiliikennelupiin liittyvien tietojen oikeellisuutta, vaan Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämä tietojärjestelmä ilmoittaisi automaattisella virhesanomalla havaitsemistaan annetuista virheellisistä tiedoista. Siten taksikilpien antamistehtävää voidaan pitää teknisluontoisina.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten varmistamiseksi julkisten hallintotehtävien hoitamisessa on noudatettava hallinnon yleislakeja ja asioita käsittelevien on toimittava virkavastuulla.⁶² Perustuslakivaliokunta on katsonut, ettei hallinnon yleislakien soveltamiseen ole välttämätöntä viitata laissa.⁶³ Asiasta ei siten ole voimassa olevassa liikennepalvelulaissa säädetty eikä siitä ehdoteta erikseen säädettäväksi. Palveluntarjoajaan kohdistuvista vaatimuksista, julkista hallintotehtävää siirrettäessä tehtävästä sopimuksesta ja julkista hallintotehtävää tekevän palveluntarjoajan valvonnasta säädetään kuitenkin voimassa olevan liikennepalvelulain 25 luvussa. Oikaisusta ja muutoksenhausta säädetään ajoneuvolain 206 §:ssä.

Käytännössä määräaikaikatsastuksen suorittajan olisi tarkistettava, ettei katsastettava ajoneuvo, jossa on taksikilvet, ole käyttökiellossa. Lisäksi säädettäisiin, että määräaikaikatsastusta ei saisi suorittaa loppuun, jos ajoneuvo on tämän lain 101 §:n 4 momentin mukaisessa käyttökiellossa. Yksinkertaistettuna mikäli erityisiä taksikilpiä käyttävä ajoneuvoa ei olisi rekisteröity luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liitetty luvanhaltijan voimassa olevalle liikenneluvulle, se olisi lain mukaan käyttökiellossa eikä katsastusta saisi

⁶¹ PeVL 2/2018 vp.

⁶² PeVL 20/2006 vp, s.2.

⁶³ PeVL 13/2010 vp, s.3.

LUONNOS

suorittaa loppuun. Käytännössä esityksen 3. lakiehdotuksen 153 a §:ään sisältyisi lain valvonnallinen elementti. Tältä osin ehdotusta tulee tarkastella julkisen tehtävän siirtämisenä perustuslain 124 §:n mukaisesti muulle kuin viranomaiselle lailla.

Katsastustoiminta on Suomessa luvanvaraista ja lupaa haetaan lain ajoneuvojen katsastustoiminnasta (957/2013) 13 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Voimassa olevan ajoneuvolain 149 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo on määräaikaikatsastettava vuoden välein. Taksikilpien valvontatehtävän osittaisella siirtämisellä osaksi katsastustoimintaa voitaisiin taksikilpien valvontaa tehdä tehokkaalla, mutta kevyellä menettelyllä valtiontaloutta merkittävästi rasittamatta. Katsastaja ei tekisi päätöstä ajoneuvon käyttökiellosta eikä tulkitse taksiliikennelupiin liittyvien tietojen oikeellisuutta, vaan tarkastaisi Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämästä tietojärjestelmästä tiedon ajoneuvon käyttökiellosta. Edellä mainituilla perusteilla tehtävän siirtäminen katsastajille olisi tarkoituksenmukaista ja siirrettävä tehtävä olisi teknisluontoinen.

Esityksessä on varmistettu myös oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutuminen. Katsastustoiminnan riippumattomuus, puolueettomuus ja tasapuolisuus on pyritty turvaamaan katsastuslaissa säännösten avulla. Ajoneuvolain 160 §:n 1 momentin mukaan katsastajan on myös annettava katsastukseen esittäneelle tarkastuskortti. Oikaisusta ja muutoksenhausta säädetään ajoneuvolain 206 §:ssä.

Näin ollen esityksen 3. lakiehdotukseen sisältyviä säännöksiä, jotka koskevat tehtävien luovuttamista muulle kuin viranomaiselle, on pidettävä yhteensopivina perustuslain 124 §:n kanssa.

10.5 Lainsäädäntövallan siirtäminen 80 §

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräyistä 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.⁶⁴

Esitys sisältää useita Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettuja määräyksenantovaltuuksia.

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudet

Taksinkuljettajan koe ja koulutus

Ehdotetun liikennepalvelulain 25 a §:n 4 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta ja arvosteluperusteista. Ehdotettu olisi laajennus voimassa olevaan liikennepalvelulain taksinkuljettajan koetta koskevaan 25 a §:n 2 momentin mukaiseen valtuutussäännökseen, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Liikenne- ja viestintävirasto antoi 16.4.202 määräyksen taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista (TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019). Määräys tuli voimaan 1.5.2021 toistaiseksi voimassa olevana ja siinä määritellään taksinkuljettajan kokeen suorittamista, sisältöä, arviointia ja

⁶⁴ Ks. HE 1/1998 vp, s. 133/II.

LUONNOS

vilpillistä menettelyä kokeessa. Liikennepalvelulain taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta ja koulutustodistusta koskevassa 26 a §:n 4 momentissa on lisäksi valtuutussäännös, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta. Liikenne- ja viestintäministeriö antoi samanaikaisesti taksinkuljettajan koetta koskevan määräyksen kanssa määräyksen taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta (TRAFICOM/390977/03.04.03.00/2020). Myös tämä määräys tuli voimaan 1.5.2021 toistaiseksi voimassa olevana ja siinä määritellään koulutuksen sisällöstä, koulutuksen käytännön toteuttamisesta ja suorittamista. Esityksen 2. lakiehdotus sisältää myös Liikenne- ja viestintäviraston väliaikaisen määräyksenantovaltuuden taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta. Sen 26 b §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi niin ikään antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sisällöstä ja toteutuksesta.

Liikenne- ja viestintäviraston on tarkoitus kumota voimassa olevat määräys taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta ja antaa uusi määräys, joka sisältäisi sääntelyä taksinkuljettajan peruskoulutuksesta, taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta ja taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta.

Ehdotetut taksinkuljettajan koulutusta, koetta ja taksinkuljettajan täydennyskoulutusta koskevat määräyksenantovaltuudet olisivat täsmällisesti rajattu, sillä siinä lueteltaisiin yksityiskohtaisesti asiat, joista viranomaisen voisi määräyksiä antaa. Säänneltävään toimintaan liittyy runsaasti sellaisia ammatillisia erityispiirteitä, joita perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti pitänyt viranomaisen perustuslain 80 §:n 2 momentissa tarkoitettuina sääntelyn kohteeseen liittyvinä erityisinä syinä ja siten muun viranomaisen norminantovaltaan soveltuviksi (esim. PeVL 16/2002 vp ja 24/2002 vp). Koska lain tasolla säädettäisiin taksinkuljettajan koulutuksen, täydennyskoulutuksen ja kokeen asiakokonaisuuksista, koulutuksen kestosta, koulutusorganisaatioista ja niiden hyväksynnästä sekä oikaisu- ja muutoksenhakukeinoista, määräysten antamiseen liittyisi vain vähäistä harkintavallan käyttöä. Määräyksenantovaltuuden laajentaminen taksinkuljettajan kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä siihen ilmoittautumisesta taksinkuljettajan koulutuksen ja täydennyskoulutuksen sisältöön ja toteutukseen olisi tarpeen, sillä hallituksen esityksessä esitetään uutena taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi taksinkuljettajan peruskoulutusta ja taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi täydennyskoulutusta. Siten Liikenne- ja viestintäviraston tulisi pystyä tarvittaessa määrittämään laissa säädetystä yksinkertaisempaa ohjeistusta koulutusten sisällöstä ja toteutuksesta. Valtuuksien nojalla annettavat tarkemmat määräykset tukisivat eri koulutusorganisaatioiden järjestämien koulutusten yhteismitallisuutta.

10.6 Hallinnolliset seuraamukset

Rangaistusluonteisten hallinnolliset seuraamukset ovat rikosoikeudellisia seuraamuksia kevyempiä seuraamuksia laissa säädettyjen velvollisuuksien rikkomisesta. Hallinnollisen seuraamusjärjestelmän tarkoituksena on yhtäältä pyrkiä ennaltaehkäisemään lainvastainen toiminta ja toisaalta estämään säännösten vastaisen toiminnan toistuminen tai jatkaminen. Hallinnollinen seuraamusmaksu voidaan kohdentaa joko luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle. Perusoikeudet ja niiden rajoittamisen yleiset edellytykset on myös otettava huomioon myös hallinnollisia sanktioita koskevassa sääntelyssä. Tällaisia ovat muun muassa vaatimukset sääntelyn hyväksyttävyydestä ja oikeasuhtaisuudesta. Perusoikeusrajoituksen hyväksyttävyyksivaatimuksen mukaisesti hallinnollisille sanktioille on esitettävä painava

LUONNOS

yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste.⁶⁵ Suhteellisuusvaatimus puolestaan edellyttää sen arvioimista, onko sanktiointi välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi. Tältä osin tulee arvioida, onko vastaava tavoite saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin teon säätämällä rangaistavaksi.⁶⁶ Sääntelyn hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden lisäksi sanktioista säädettyä on kiinnitettävä erityistä huomiota sääntelyn tarkkarajaisuuteen sekä sanktioiden kohteena olevien oikeusturvaan.⁶⁷

Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotetaan asetettavaksi uusia liikennevirhemaksuja. Esityksen mukaiset uudet sanktiosäännöt 268 a § sekä 268 b § sekä 3. lakiehdotuksen 195 §:n ehdotettu 7 momentti sisältävät liikenneluvanhaltijalle tai kuljettajalle asetettavat liikennevirhemaksut, mikäli he eivät noudata liikennepalvelulaissa asetettuja vaatimuksia taksamittarista (3. lakiehdotus 13 § 7 momentti), sen käytöstä (1. lakiehdotus 15 a §) tai hinnoittelusta ja hintatietojen ilmoittamisesta (1. lakiehdotus 151 § 1 ja 2 momentti). Ehdotetuissa uusissa säännöksissä säädetäisiin laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla riittävän tarkkarajaisesti ja täsmällisesti sitä tekotyypistä, joka olisi sanktioitu rikkomuksena.

Tunnusmerkistön lisäksi pykälissä on säädetty sanktion tarkasta rahamäärästä. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että laissa on täsmällisesti säädetty seuraamuksen ja sen suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista.⁶⁸ Seuraamuksen ankaruustason määrittäminen on yhteydessä sanktioitavan teon tai laiminlyönnin moitittavuuteen ja siihen oikeushyvään, jota sääntelyllä pyritään suojaamaan. Liikennevirhemaksun määrä ehdotuksen 268 a §:ssä taksamittarin käyttämisen vastaisesta toiminnasta sekä 268 b §:ssä hinnoittelun vastaisesta toiminnasta on säädetty pitkälti saman tasoiseksi kuin liikennepalvelulaissa, ajoneuvolaissa sekä tieliikennelaissa on samankaltaisista teoista säädetty 100 euron liikennevirhemaksu. Esityksen 3. lakiehdotuksen 195 § 7 momentissa taksamittaria koskevan veloitteen rikkomisesta asetettava sanktion määrä olisi huomattavasti suurempi. Liikennevirhemaksun määrä olisi asetettu suuremmaksi, kuin se hyöty, minkä tekijä saisi, mikäli hän jättäisi noudattamatta laissa määriteltä velvoitetta. Velvoite mittauslaitelain vaatimukset täyttävästä taksamittarista on tarkkaan määriteltä 3. lakiehdotuksen 13 § 7 momentissa, ja kyseisen tuotteen hankintahinta on n. 2000 euroa. Tästä syystä seuraamusmaksu on säädetty suuremmaksi, kuin mitä veloitteenalaisen tuotteen hankintahinta olisi. Muutoin luvanhaltijoille olisi edullisempaa olla noudattamatta lakia ja olla hankkimatta taksamittaria. Tämä vesittäisi seuraamuksen ennaltaehkäisevän tarkoituksen.

Hallinnollista seuraamusmaksua koskevan sääntelyn on lisäksi täytettävä perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin lukeutuvan hyväksyttävyyksivaatimukset asettamat edellytykset.⁶⁹ Hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn suhteen hyväksyttävyyksivaatimus edellyttää, että seuraamussääntelylle tulee olla valvonnan tehokkuuteen ja toimivuuteen liittyvä perusteltu tarve, joka nimenomaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa valvontajärjestelmän taustalla olevan yhteiskunnallisen tavoitteen saavuttamiseksi. Hallinnollisen seuraamusmaksun tulisi olla myös viimesijainen hallinnollinen seuraamus alan

⁶⁵ PeVL 23/1997 vp

⁶⁶ PeVL 23/1997 vp

⁶⁷ PeVL 49/2017 vp

⁶⁸ esim. PeVL 32/2005 vp, s, PeVL 55/2005 vp, , PeVL 57/2010 vp, PeVL 10/2016 vp, PeVL 12/2019 vp, ja PeVL 46/2021 vp.

⁶⁹ PeVM 25/1994 vp

LUONNOS

sääntelytavoitteiden toteuttamiseksi ja intressien suojamiseksi. Jos sama tavoite voidaan saavuttaa muilla hallinnollisilla seuraamuksilla tai keinoilla, niitä olisi ensisijaisesti käytettävä.

Liikennepalvelulain sekä ajoneuvolain säännösten noudattaminen taksiliikenteessä on keskeistä etenkin liikenneturvallisuuden, harmaan talouden torjunnan ja kuluttajansuojan näkökulmasta. Ehdotettavien sanktiontien tärkein tarkoitusperä ja hyväksyttävyyden perusta on pyrkiä varmistamaan, että liikennepalvelulaissa asetettuja velvollisuuksia noudatetaan, eli niiden ennaltaehkäisevään tehoon. Säättämällä mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari ainoaksi hyväksyttäväksi laitteeksi taksimatkasta kerättävien tietojen keruuseen ilman, että mittari on luvan myöntämisen edellytyksenä, on huolehdittava muilla keinoin siitä, että luvanhaltijat noudattavat tätä uutta velvoitetta. Taksamittarivaatimuksen taustalla on verovalvonnallinen tarve ja harmaan talouden torjunnan ehkäiseminen. Myös hintatietojen ilmoittamisen sanktiointi perustuu tarpeeseen varmistaa luvanhaltijoiden ja kuljettajien toiminta hintatietojen ilmoittamisessa kaikissa kyydeissä. Tällä hetkellä laissa on asetettu velvoite hintatietojen esittämiseen, mutta ei seuraamusta sen vastaisesta toiminnasta. Oikea hinnoittelu on erittäin tärkeää kuluttajansuojan kannalta. Esityksessä ehdotettavien seuraamusmaksujen tavoitteet liittyvät vahvasti verovalvontaan ja kuluttajansuojaan sekä vahingollisen toiminnan ennaltaehkäisyyn eli preventioon.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:n 1 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 299/2021,

muutetaan 6 a §:n 3–5 momentti, 8 §:n 1 momentin 1 kohta, 15 a §:n 1 ja 3 momentti, 17 §:n 2 momentti, 25 §:n 2 momentti sekä 3 momentin 2 kohta, 25 a §, 35 a §, 35 b §:n 3 ja 4 momentti, 36 b §:n 2 momentti, 152 §, 193 a §:n otsikko, 227 §:n 1 momentin 1 kohta, 246 §:n 5 momentti, 246 a §:n 1 ja 2 momentti, 262 a §:n 1 momentti ja 265 §:n 1 momentin 1 kohta,

sellaisina kuin niistä ovat 6 a §:n 3 ja 4 momentti, 15 a §:n 1 ja 3 momentti, 25 a §, 35 a §, 35 b §:n 3 ja 4 momentti, 36 b §:n 2 momentti, 152 §, 193 a §:n otsikko, 246 a §:n 1 ja 2 momentti laissa 299/2021, 8 §:n 1 momentin 1 kohta, 17 §:n 2 momentti ja 262 a §:n 1 momentti laissa 60/2022, 25 §:n 2 momentti osaksi laeissa 984/2018 ja 299/2021 ja 25 §:n 3 momentti osaksi laeissa 299/2021 ja 925/2024, 246 §:n 5 momentti laissa 371/2019, 265 §:n 1 momentin 1 kohta osaksi laeissa 371/2019 ja 299/2021, sekä 25 §:n 3 momentin 2 kohta laissa 925/2024, ja

lisätään lakiin uusi 268 a § ja 268 b § seuraavasti:

6 a §

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe

Koulutuksen jälkeen suoritettavaan yrittäjäkokeeseen tulee sisältyä kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Yrittäjäkokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilö on osallistunut yrittäjäkoulutukseen.

Yrittäjäkokeen järjestämisestä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta ja arvosteluperusteista.

8 §

Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta johdu, liikenteestä vastaavan henkilön tai luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta arvioitaessa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon, onko:

1) hänet kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta, petos- tai maksuvälinerikoksia, seksuaalirikoksia, henkeen tai terveyteen kohdistuvia rikoksia, ihmiskauppaa, huumausainerikoksia, tai laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen;

15 a §

Taksamittari ja taksimatkaista kerättävät tiedot

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävää taksamittaria, ja että taksamittari kerää jokaisesta taksimatkaista sähköisessä muodossa vähintään 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.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat tekniset määräykset taksamittarista ja niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä.

17 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Lisäksi taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa taksi-, henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on liikenneasioiden rekisterissä merkitty luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liitetty luvanhaltijan voimassa olevalle liikenneluvulle.

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

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

2) joka enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annetun lääkärinlausunnon perusteella täyttää ajokorttilain (386/2011) 18 §:ssä säädetty ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset

LUONNOS

3) joka on suorittanut 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen ja enintään vuotta ennen taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämistä 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:

2) rikoslain 21 luvun 5, 6 a, 6 c tai 7–15 §:ssä tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, 25 luvun 1, 2, 4, 4 a tai 6–8 §:ssä tarkoitettuun vapauteen kohdistuvaan rikokseen, 28 luvun 1–9, 11 tai 12 §:ssä tarkoitettuun omaisuusrikokseen, 29 luvun 1 tai 2 §:ssä tarkoitettuun veropetokseen, 31 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun ryöstöön tai 32 luvun 1–10 §:ssä tarkoitettuun kätkemis- ja rahanpesurikokseen, 36 luvun 1 tai 2 §:ssä tarkoitettuun petokseen, 37 luvun 8–9 §:ssä tarkoitettuun maksuvälinepetokseen tai 11–13 §:ssä tarkoitettuun maksuvälinerikokseen, taikka 41 luvun 1–2 §:ssä tarkoitettuun ampuma-aserikokseen tai 4-6 §:ssä tarkoitettuun vaarallisen esineen hallussapitoon liittyvään rikokseen;

25 a §

Taksinkuljettajan koulutus ja koe

Taksinkuljettajan koulutuksen tulee sisältää opetusta

- 1) matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta;
- 2) eri matkustajaryhmien erityistarpeista;
- 3) taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista;
- 4) kuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista;
- 5) kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.

Taksinkuljettajan koulutuksen kesto on vähintään 21 tuntia. Koulutuksen järjestänyt organisaatio myöntää taksinkuljettajan koulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen.

Taksinkuljettajan kokeessa on oltava kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Kokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilö on suorittanut taksinkuljettajan koulutuksen.

Taksinkuljettajan pätevyysvaatimuksen täyttää myös hakija, jolla on ammattipätevyyden tunnustamisesta annetussa laissa 1384/2015 tarkoitettu päätös muodollista pätevyyttä osoittavien asiakirjojen tuottamasta vastaavasta muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta kelpoisuudesta. Päätöksen tekee Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta ja arvosteluperusteista.

35 a §

Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi

Edellä 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen, 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:

LUONNOS

- 1) joka täyttää 36 a §:ssä tarkoitetut opetukselliset ja ammatilliset edellytykset;
- 2) jota ei ole asetettu konkurssiin;
- 3) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyensä nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;
- 4) jolla on Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma;
- 5) jonka tässä pykälässä tarkoitettua hyväksyntää ei ole peruutettu 242 §:n 2 momentin 2 tai 4 kohdan nojalla viimeisen kuluneen vuoden aikana.

35 b §

Taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen

Koulutusohjelmasta on käytävä ilmi opetettavien 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 hakemuksesta vahvistaa myös pelkän koulutusohjelman. Koulutusohjelman vahvistamista voi hakea muukin kuin hyväksytty koulutuksen järjestäjä tai hyväksyntää hakeva.

36 b §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuudet

Koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle:

- 1) käytettävä koulutusohjelma sekä koulutusten järjestämisen ajankohta ja paikka;
 - 2) tiedot koulutuksen suorittaneista ja annetun opetuksen määrästä.
-

152 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

Henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan sekä välityspalvelun tarjoajan taikka kuljettajan on annettava kuluttajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla. Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tieto esimerkkimatkan hinnasta. Esimerkkimatkan hinta on sellaisen matkan arvonlisäverollinen hinta, jonka pituus on 10 kilometriä, ja joka kestää 15 minuuttia. Hintatiedot on esitettävä siten,

LUONNOS

että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa ennen matkan alkamista. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta.

Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta 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 viestintäviraston on seurattava kuluttajille 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 ylittyessä esimerkkimatkan hinnan voidaan katsoa merkittävästi ylittävän kuluttajille tarjottavien 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.

Jos erityisryhmille suunnattujen taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitys osoittaa, etteivät lisäpalvelusta kuluttajilta 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.

Mitä 1–3 momentissa säädetään hinnan ilmoittamisesta ja kuluttajille tarjottavien kyytien hinnoittelusta ja hinnan määrittämisestä, sovelletaan myös muille asiakkaille tarjottuihin kyyteihin, ellei niistä ole etukäteen muuta sovittu.

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 3 ja 4 momentissa tarkoitettujen seurantatehtävien hoitamista varten. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä toimitettavista hintatiedoista, toimitustavoista sekä tietojen toimittamisen määräajoista.

193 a §

Taksiliikenteen koulutuksia ja koulutuksen järjestäjien toimintaa valvova viranomainen

216 §

Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

LUONNOS

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

- 1) toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;
 - 2) ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (*liikenneväline*);
 - 3) henkilöluvista.
-

227 §

Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä

Jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada seuraavat tiedot:

1) yritys- ja yhteisötunnuksen, ajoneuvon yksilöivän rekisteritunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta;

246 §

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen ja poliisin antama varoitus

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

246 a §

Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koetsuorituksessa 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 koetsuoritus. Koetsuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koetsuorituksen jälkeen. 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 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.

262 a§

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti

Taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole 17 §:ssä tarkoitettulla tavalla rekisteröinyt ammattimaisessa liikenteessä käytettävää moottorikäyttöistä ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, on tuomittava liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta
1) harjoittaa 6 a, 25 a, 26 a, 31, 34 tai 37 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman 35, 35 a tai 37 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää,

268 a §

Taksamittarin käyttöä koskevat rikkomukset

Luvanhaltijalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 15 a §:ssä säädettyä velvoitetta taksamittarin käyttämisestä.

Kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta mitä 152 § 2 momentissa säädetään taksamittarin käyttämisestä hinnan määrittämisen perusteena.

268 b §

Hinnoittelua ja hintatietojen esittämistä koskevat rikkomukset

Luvanhaltijalle tai kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta, mitä 152 § 1 momentissa tai sen nojalla annetuissa määräyksissä säädetään hintatietojen ilmoittamisesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____ .
Sen 227 §:n 1 momentin 1 kohta tulee kuitenkin voimaan vasta 1 lokakuuta 2026.
Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole tämän lain tultua voimaan ajoneuvoissaan mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, tulee noudattaa tämän lain 15 a §:n mukaista vaatimusta taksamittarin käyttämisestä viimeistään 1 lokakuuta 2026 lähtien.

LUONNOS

Sen estämättä, mitä tämän lain 17 § 2 momentissa säädetään, taksiliikenneluvanhaltijoiden tulee täyttää 17 § 2 momentissa asetetut vaatimukset ajoneuvon rekisteröinnistä ja liittämisestä liikenneluvulle viimeistään 1 lokakuuta 2026 mennessä.

Sen estämättä, mitä tämä lain 25 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetään, taksinkuljettajan ajolupa voidaan myöntää henkilölle ilman taksinkuljettajankoulutuksen käymistä tämän lain tultua voimaan sinä aikana, kun taksinkuljettajan koulutusta ei ole vielä tarjolla, kuitenkin enintään 1 huhtikuuta 2026 saakka.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan tämän lain 25 §:n tai 26 §:n nojalla jätettyyn taksinkuljettajan ajolupahakemukseen tai taksinkuljettajan ajoluvan uusimista koskevaan hakemukseen ja hakemukseen kohdistuvaan oikaisuvaatimukseen ja muutoksenhakuun sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan väliaikaisesti liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 26 §:n 2 momentti ja 265 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisina kuin ne ovat osaksi laeissa 371/2019 ja 299/2021 sekä 35 a §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 299/2021,
lisätään väliaikaisesti uusi 26 b § seuraavasti:

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 ja 26 b §:ssä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta. 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 b §

Taksinkuljettajan täydennyskoulutus

Taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi kuljettajan on suoritettava täydennyskoulutus. Koulutuksen tulee sisältää opetusta 25 a §:n 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Taksinkuljettajan tulee käydä täydennyskoulutus vain yhden kerran ajoluvan uusimiseksi. Täydennyskoulutusta ei kuitenkaan vaadita, jos henkilö on käynyt 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen.

Täydennyskoulutuksen kesto on vähintään 7 tuntia. Koulutusorganisaatio myöntää koulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sisällöstä ja toteutuksesta.

35 a §

Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi

Edellä 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen, 26 a §:ssä tarkoitetun erityisryhmien kuljettajakoulutuksen, 26 b §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

LUONNOS

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ja on voimassa 1 päivään joulukuuta 2034.

Sen estämättä, mitä tämän lain 26 §:n 2 momentissa ja 26 b §:ssä säädetään täydennyskoulutuksesta ja ajoluvan uusimisesta, taksinkuljettajan ajolupa voidaan uusita ilman täydennyskoulutuksen käymistä tämän lain tultua voimaan sinä aikana, kun täydennyskoulutusta ei ole vielä tarjolla, kuitenkin enintään 1 huhtikuuta 2026 saakka.

3.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (82/2021) 99 § ja 101 §, sekä
lisätään 13 §:ään uusi 7 momentti, jolloin nykyinen 7 momentti siirtyy 8 momentiksi ja 8 momentti 9 momentiksi, lakiin uusi 153 a §, sekä 195 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 493/2023, uusi 7 momentti, jolloin nykyinen 7 momentti siirtyy 8 momentiksi, seuraavasti:

13 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

Taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on oltava mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävä taksamittari.

Jos markkinoille saatettuun uuteen M-luokan ajoneuvoon on asennettu kiinteästi autoradiovastaanotin, vastaanottimella tulee voida vastaanottaa ja toistaa maanpäällisiä digitaalisia ja analogisia radiolähettyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset:

- 1) ajoneuvon rakennetta ja ominaisuuksia koskevista vaatimuksista;
- 2) ajoneuvon järjestelmiä, komponentteja, erillisiä teknisiä yksiköitä, osia ja varusteita koskevista vaatimuksista;
- 3) tavarankuljetukseen käytettävien ajoneuvojen kuormakorien ja kuormatilojen vaatimuksista, kuorman varmistamiseen käytettävistä kiinnityspisteistä sekä suojarakenteista;
- 4) kuorman sitomiseen ja varmistamiseen käytettävistä sidonta- ja kiinnitysvälineistä.

99 §

Rekisterikilvet ja rekisteritunnus

Ensirekisteröitävää ajoneuvoa varten annetaan rekisterikilvet, joissa on ajoneuvon yksilöivä rekisteritunnus. Rekisterikilvet annetaan tarvittaessa myös sellaista ajoneuvoa varten, joka otetaan liikennekäyttöön. Rekisteritunnuksen ja rekisterikilpien on oltava selkeästi erottuvia.

Ajoneuvolle, jota käytetään taksiliikenteessä, annetaan muista rekisterikilvistä erottuvat rekisterikilvet (taksikilvet), jos liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyt edellytykset täyttyvät, ja ajoneuvo ei ole käyttö- tai ajokiellossa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin rekisterikilpien antamisesta, rekisteritunnuksen sisällöstä ja kilpien väristä sekä rekisteritunnuksen määräytymisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset rekisteröinnissä käytettävistä lomakkeista sekä rekisterikilpien mitoista ja muista teknisistä ominaisuuksista.

101 §

LUONNOS

Rekisterikilpien käyttö

Ajoneuvossa ei saa käyttää eikä siihen kiinnittää muita kuin siihen kuuluvat rekisterikilvet tai siirtomerkit eikä muita sellaisia kilpiä taikka kirjain- tai numeroyhdistelmiä, jotka harhauttavasti muistuttavat rekisterikilpeä tai -tunnusta, siirtomerkkiä tai jonkin valtion kansallisuustunnusta.

Ajoneuvossa saa kuitenkin enintään kuukauden ajan käyttää muuta väliaikaista kilpeä, johon on merkitty ajoneuvon rekisteritunnus, jos rekisteröinnin suorittaja on tehnyt tästä merkinnän rekisteriin uuden rekisterikilven tilaamisen yhteydessä. Liikenne- ja viestintävirasto voi pyynnöstä pidentää määräaikaa.

Jos ajoneuvoa käytetään taksiliikenteessä, ajoneuvossa on käytettävä 99 §:n 2 momentissa tarkoitettuja taksikilpiä.

Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (käyttökielto), jos siihen on kiinnitetty taksikilvet ja liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentin vaatimukset eivät täyty.

Rekisterikilven on oltava liikenteessä vaikeudetta luettavissa.

153 a §

Taksikilven edellytysten tarkastaminen katsastuksessa

Muuta katsastusta kuin rekisteröintikatsastusta tai sen jälkitarkastusta ei saa suorittaa loppuun, jos ajoneuvo on tämän lain 101 §:n 4 momentin mukaisessa käyttökiellossa.

195 §

Liikennevirhemaksu

Taksiliikenteen luvanhaltijalle voidaan määrätä 3000 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä taksamittarista säädetään 13 §:n 7 momentissa.

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa. Liikennevirhemaksu jätetään määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20__.

Sen 99, 101 sekä 153 a § tulevat kuitenkin voimaan 1 tammikuuta 2027.

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole tämän lain tultua voimaan ajoneuvoissaan taksikilpiä, tulee täyttää tämän lain 101 § 3 momentin mukainen vaatimus taksikilvistä viimeistään 30 kesäkuuta 2027.

4.

Laki

Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 6 §:n 1 momentin 14 kohta, sellaisena kuin se on laissa 324/2017, seuraavasti:

6 §

Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan:

14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaisen henkilöliikenneluvan, tavaraliikenneluvan, taksiliikenneluvan ja taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksynnän myöntämistä ja peruuttamista;

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

Liikenne- ja viestintäministeri Etunimi Sukunimi

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:n 1 momentin 4 kohta, sellaisena kuin se on laissa 299/2021,

muutetaan 6 a §:n 3–5 momentti, 8 §:n 1 momentin 1 kohta, 15 a §:n 1 ja 3 momentti, 17 §:n 2 momentti, 25 §:n 2 momentti sekä 3 momentin 2 kohta, 25 a §, 35 a §, 35 b §:n 3 ja 4 momentti, 36 b §:n 2 momentti, 152 §, 193 a §:n otsikko, 227 §:n 1 momentin 1 kohta, 246 §:n 5 momentti, 246 a §:n 1 ja 2 momentti, 262 a §:n 1 momentti ja 265 §:n 1 momentin 1 kohta,

sellaisina kuin niistä ovat 6 a §:n 3 ja 4 momentti, 15 a §:n 1 ja 3 momentti, 25 a §, 35 a §, 35 b §:n 3 ja 4 momentti, 36 b §:n 2 momentti, 152 §, 193 a §:n otsikko, 246 a §:n 1 ja 2 momentti laissa 299/2021, 8 §:n 1 momentin 1 kohta, 17 §:n 2 momentti ja 262 a §:n 1 momentti laissa 60/2022, 25 §:n 2 momentti osaksi laeissa 984/2018 ja 299/2021 ja 25 §:n 3 momentti osaksi laeissa 299/2021 ja 925/2024, 246 §:n 5 momentti laissa 371/2019, 265 §:n 1 momentin 1 kohta osaksi laeissa 371/2019 ja 299/2021, sekä 25 §:n 3 momentin 2 kohta laissa 925/2024, ja

lisätään lakiin uusi 268 a § ja 268 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 a §

6 a §

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe

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.

Koulutuksen jälkeen suoritettavaan yrittäjäkokeeseen tulee sisältyä kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Yrittäjäkokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilö on osallistunut yrittäjäkoulutukseen.

Yrittäjäkokeen järjestämisestä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta ja arvosteluperusteista.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

8 §

*Luonnollisen henkilön hyvä maine
luvanvaraisessa tieliikenteessä*

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta johdu, liikenteestä vastaavan henkilön tai luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta arvioitaessa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon, onko:

1) hänet kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, «liikenteen» harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta, ihmiskauppaa, huumausainerikoksia, tai laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen

15 a §

Taksimatkaista 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 taksimatkaista 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

Ehdotus

8 §

*Luonnollisen henkilön hyvä maine
luvanvaraisessa tieliikenteessä*

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta johdu, liikenteestä vastaavan henkilön tai luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta arvioitaessa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon, onko:

1) hänet kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkka-suhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvo-turvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta, petos- tai maksuvälineri-koksia, seksuaalirikoksia, henkeen tai terveyteen kohdistuvia rikoksia, ihmiskauppaa, huumausainerikoksia, tai laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen;

15 a §

*Taksamittari ja taksimatkaista kerättävät
tiedot*

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävää taksamittaria, ja että taksamittari kerää jokaisesta taksimatkaista sähköisessä muodossa vähintään 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.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

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

17 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

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

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

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

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

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat tekniset määräykset taksamittarista ja niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä.

17 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Lisäksi taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa taksi-, henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on liikenneasioiden rekisterissä merkitty luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liitetty luvanhaltijan voimassa olevalle liikenneluvulle.

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

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

2) joka enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annetun lääkärinlausunnon perusteella täyttää ajokorttilain (386/2011) 18 §:ssä säädetyt ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset

LUONNOS

Voimassa oleva laki

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

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

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

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.

Ehdotus

3) joka on suorittanut 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen ja enintään vuotta ennen taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämistä 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan kokeen.

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

2) rikoslain 21 luvun 5, 6 a, 6 c tai 7–15 §:ssä tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, 25 luvun 1, 2, 4, 4 a tai 6–8 §:ssä tarkoitettuun vapauteen kohdistuvaan rikokseen, 28 luvun 1–9, 11 tai 12 §:ssä tarkoitettuun omaisuusrikokseen, 29 luvun 1 tai 2 §:ssä tarkoitettuun veropetokseen, 31 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun ryöstöön tai 32 luvun 1–10 §:ssä tarkoitettuun kätkemis- ja rahanpesurikokseen, 36 luvun 1 tai 2 §:ssä tarkoitettuun petokseen, 37 luvun 8–9 §:ssä tarkoitettuun maksuvälinepetokseen tai 11–13 §:ssä tarkoitettuun maksuvälinerikokseen, taikka 41 luvun 1–2 §:ssä tarkoitettuun ampuma-aserikokseen tai 4-6 §:ssä tarkoitettuun vaarallisen esineen hallussapitoon liittyvään rikokseen;

25 a §

Taksinkuljettajan koulutus ja koe

Taksinkuljettajan koulutuksen tulee sisältää opetusta

- 1) matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta;
- 2) eri matkustajaryhmien erityistarpeista;
- 3) taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista;
- 4) kuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista;
- 5) kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.

Taksinkuljettajan koulutuksen kesto on vähintään 21 tuntia. Koulutuksen järjestänyt organisaatio myöntää taksinkuljettajan

LUONNOS

Voimassa oleva laki

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

Ehdotus

koulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen.

Taksinkuljettajan kokeessa on oltava kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Kokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilö on suorittanut taksinkuljettajan koulutuksen.

Taksinkuljettajan pätevyysvaatimuksen täyttää myös hakija, jolla on ammattipätevyyden tunnustamisesta annetussa laissa 1384/2015 tarkoitettu päätös muodollista pätevyyttä osoittavien asiakirjojen tuottamasta vastaavasta muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta kelpoisuudesta. Päätöksen tekee Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta ja arvosteluperusteista.

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

35 a §

Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi

Edellä 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen, 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) jota ei ole asetettu konkurssiin;

LUONNOS

Voimassa oleva laki

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

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 yrittajakoulutukseen tai 26 a §:ssä tarkoitettuun erityisryhmien kuljettajakoulutukseen. Koulutusohjelman vahvistamista voi hakea muukin kuin hyväksytty koulutuksen järjestäjä tai hyväksyntää hakeva.

36 b §

Ehdotus

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

4) jolla on Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma;

5) jonka tässä pykälässä tarkoitettua hyväksyntää ei ole peruutettu 242 §:n 2 momentin 2 tai 4 kohdan nojalla viimeisen kuluneen vuoden aikana.

35 b §

Taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen

Koulutusohjelmasta on käytävä ilmi opetettavien 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 hakemuksesta vahvistaa myös pelkän koulutusohjelman. Koulutusohjelman vahvistamista voi hakea muukin kuin hyväksytty koulutuksen järjestäjä tai hyväksyntää hakeva.

36 b §

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuudet

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuudet

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.

Koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle:

- 1) käytettävä koulutusohjelma sekä koulutusten järjestämisen ajankohta ja paikka;
- 2) tiedot koulutuksen suorittaneista ja annetun opetuksen määrästä.

152 §

152 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

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

Henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava taikka kuljettajan on annettava kuluttajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla. Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tieto esimerkkimatkan hinnasta. Esimerkkimatkan hinta on sellaisen matkan arvonlisäverollinen hinta, jonka pituus on 10 kilometriä, ja joka kestää 15 minuuttia. Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa ennen matkan alkamista. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta.

Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määrittämisessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset

Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määrittämisessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset

LUONNOS

Voimassa oleva laki

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 määrityksessä käytettävästä taksamittarista.

Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tieto esimerkkimatkan hinnasta. Esimerkkimatkan hinta on sellaisen matkan arvonalisäverollinen 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 kuluttajille 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 ylittyessä esimerkkimatkan hinnan voidaan katsoa merkittävästi ylittävän kuluttajille tarjottavien taksiliikenteen palvelujen yleisen hintatason. Määriteltäessä 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

Ehdotus

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 viestintäviraston on seurattava kuluttajille 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 ylittyessä esimerkkimatkan hinnan voidaan katsoa merkittävästi ylittävän kuluttajille tarjottavien taksiliikenteen palvelujen yleisen hintatason. Määriteltäessä 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 kuluttajilta 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.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

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 kuluttajilta 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.

Mitä 1–4 momentissa säädetään hinnan ilmoittamisesta ja kuluttajille tarjottavien kyytien hinnoittelusta ja hinnan määrittämisestä, sovelletaan myös muille asiakkaille tarjottuihin kyyteihin, ellei niistä ole etukäteen muuta sovittu.

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

Ehdotus

Mitä 1–3 momentissa säädetään hinnan ilmoittamisesta ja kuluttajille tarjottavien kyytien hinnoittelusta ja hinnan määrittämisestä, sovelletaan myös muille asiakkaille tarjottuihin kyyteihin, ellei niistä ole etukäteen muuta sovittu.

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 3 ja 4 momentissa tarkoitettujen seurantatehtävien hoitamista varten. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä toimitettavista hintatiedoista, toimitustavoista sekä tietojen toimittamisen määräajoista.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

hintatiedoista, toimitustavoista sekä tietojen toimittamisen määräajoista.

193 a §

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia järjestävien koulutusorganisaatioiden toimintaa valvova viranomainen

193 a §

Taksiliikenteen koulutuksia ja koulutuksen järjestäjien toimintaa valvova viranomainen

216 §

Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

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

- 1) toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;
- 2) ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (liikenneväline);
- 3) henkilöluvista

216 §

Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

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

- 1) toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta;
- 2) ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (liikenneväline);
- 3) henkilöluvista;

227 §

Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä

Jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada seuraavat tiedot:

- 1) yritys- ja yhteisötunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajan nimestä,

227 §

Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä

Jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada seuraavat tiedot:

- 1) yritys- ja yhteisötunnuksen, ajoneuvon yksilöivän rekisteritunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot

LUONNOS

Voimassa oleva laki

työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta;

246 §

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen ja poliisin antama varoitus

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

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

Ehdotus

toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta;

246 §

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen ja poliisin antama varoitus

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

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. Koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. 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 kokeeseen henkilölle, jonka

LUONNOS

Voimassa oleva laki

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.

262 a §

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti

Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta ei ole 17 §:ssä tarkoitettulla tavalla rekisteröinyt ammattimaisessa liikenteessä käytettävää moottorikäyttöistä ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, on tuomittava liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.

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,

2) harjoittaa 12 luvussa tarkoitettua koulutustoimintaa ilman 114 ja 116 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää tai hyväksynnän ehtojen vastaisesti tai

3) harjoittaa luvanvaraista koulutustoimintaa ilman 135 §:ssä tarkoitettua tai EASA-asetukseen perustuvaa lentokoulutuslupaa tai jättää ilmoittamatta koulutustoiminnasta,

Ehdotus

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.

262 a§

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti

Taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta ei ole 17 §:ssä tarkoitettulla tavalla rekisteröinyt ammattimaisessa liikenteessä käytettävää moottorikäyttöistä ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, on tuomittava liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) harjoittaa 6 a, 25 a, 26 a, 31, 34 tai 37 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman 35, 35 a tai 37 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää,

2) harjoittaa 12 luvussa tarkoitettua koulutustoimintaa ilman 114 ja 116 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää tai hyväksynnän ehtojen vastaisesti tai

3) harjoittaa luvanvaraista koulutustoimintaa ilman 135 §:ssä tarkoitettua tai EASA-asetukseen perustuvaa lentokoulutuslupaa tai jättää ilmoittamatta koulutustoiminnasta,

LUONNOS

Voimassa oleva laki

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta sakkoon.

Ehdotus

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta sakkoon.

(uusi)

268 a §

Taksamittarin käyttöä koskevat rikkomukset

Luvanhaltijalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 15 a §:ssä säädettyä velvoitetta taksamittarin käyttämisestä.

Kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta mitä 152 § 2 momentissa säädetään taksamittarin käyttämisestä hinnan määräytymisen perusteena.

(uusi)

268 b §

Hinnoittelua ja hintatietojen esittämistä koskevat rikkomukset

Luvanhaltijalle tai kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta, mitä 152 § 1 momentissa tai sen nojalla annetuissa määräyksissä säädetään hintatietojen ilmoittamisesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Sen 227 §:n 1 momentin 1 kohta tulee kuitenkin voimaan vasta 1 lokakuuta 2026.

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole tämän lain tultua voimaan ajoneuvoissaan mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, tulee noudattaa tämän lain 15 a §:n mukaista vaatimusta taksamittarin käyttämisestä viimeistään 1 lokakuuta 2026 lähtien.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Sen estämättä, mitä tämän lain 17 § 2 momentissa säädetään, taksiliikenneluvanhaltijoiden tulee täyttää 17 § 2 momentissa asetetut vaatimukset ajoneuvon rekisteröinnistä ja liittamisestä liikenneluvalle viimeistään 1 lokakuuta 2026 mennessä.

Sen estämättä, mitä tämä lain 25 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetään, taksinkuljettajan ajolupa voidaan myöntää henkilölle ilman taksinkuljettajankoulutuksen käymistä tämän lain tultua voimaan sinä aikana, kun taksinkuljettajan koulutusta ei ole vielä tarjolla, kuitenkin enintään 1 huhtikuuta 2026 saakka.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan tämän lain 25 §:n tai 26 §:n nojalla jätettyyn taksinkuljettajan ajolupahakemukseen tai taksinkuljettajan ajoluvan uusimista koskevaan ha-kemukseen ja hakemukseen kohdistuvaan oikaisuvaatimukseen ja muutoksenhakuun sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan väliaikaisesti liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 26 §:n 2 momentti ja 265 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisina kuin ne ovat osaksi laeissa 371/2019 ja 299/2021 sekä 35 a §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 299/2021,
lisätään väliaikaisesti uusi 26 b § seuraavasti
 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

26 §

26 §

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

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.

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 ja 26 b §:ssä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta. 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.

(lisätään väliaikaisesti)

26 b §

Taksinkuljettajan täydennyskoulutus

Taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi kuljettajan on suoritettava täydennyskoulutus. Koulutuksen tulee sisältää opetusta 25 a §:n 1 momentissa tarkoitetuista

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

asiakokonaisuuksista. Taksinkuljettajan tulee käydä täydennyskoulutus vain yhden kerran ajoluvan uusimiseksi. Täydennyskoulutusta ei kuitenkaan vaadita, jos henkilö on käynyt 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen.

Täydennyskoulutuksen kesto on vähintään 7 tuntia. Koulutusorganisaatio myöntää koulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sisällöstä ja toteutuksesta.

35 a §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän opetushenkilöstö ja välineet

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

35 a §

Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi

Edellä 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen, 26 a §:ssä tarkoitetun erityisryhmien kuljettajakoulutuksen, 26 b §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä 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,

2) harjoittaa 12 luvussa tarkoitettua koulutustoimintaa ilman 114 ja 116 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää tai hyväksynnän ehtojen vastaisesti tai

3) harjoittaa luvanvaraista koulutustoimintaa ilman 135 §:ssä tarkoitettua tai EASA-asetukseen perustuvaa

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

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

2) harjoittaa 12 luvussa tarkoitettua koulutustoimintaa ilman 114 ja 116 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää tai hyväksynnän ehtojen vastaisesti tai

3) harjoittaa luvanvaraista koulutustoimintaa ilman 135 §:ssä tarkoitettua tai EASA-asetukseen perustuvaa

LUONNOS

Voimassa oleva laki

lentokoulutuslupaa tai jättää ilmoittamatta koulutustoiminnasta on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta sakkoon.

Ehdotus

lentokoulutuslupaa tai jättää ilmoittamatta koulutustoiminnasta, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 ja on voimassa 1 päivään joulukuuta 2034. Sen estämättä, mitä tämän lain 26 §:n 2 momentissa ja 26 b §:ssä säädetään täydennyskoulutuksesta ja ajoluvan uusimisesta, taksinkuljettajan ajolupa voidaan uusia ilman täydennyskoulutuksen käymistä tämän lain tultua voimaan sinä aikana, kun täydennyskoulutusta ei ole vielä tarjolla, kuitenkin enintään 1 huhtikuuta 2026 saakka.

3.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
 muutetaan ajoneuvolain (82/2021) 99 § ja 101 § sekä 195 § 7 momentti sellaisena kuin se on laissa 493/2023, sekä
 lisätään lakiin 13 §:ään uusi 7 momentti, jolloin nykyinen 7 momentti siirtyy 8 momentiksi ja 8 momentti 9 momentiksi, uusi 153 a §, 195 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 493/2023, uusi 7 momentti, jolloin nykyinen 7 momentti siirtyy 8 momentiksi, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

13 §

13 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varustee

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

Jos markkinoille saatettuun uuteen M-luokan ajoneuvoon on asennettu kiinteästi autoradiovastaanotin, vastaanottimella tulee voida vastaanottaa ja toistaa maanpäällisiä digitaalisia ja analogisia radiolähettyksiä.

Taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on oltava mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävä taksamittari.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset:

- 1) ajoneuvon rakennetta ja ominaisuuksia koskevista vaatimuksista;
- 2) ajoneuvon järjestelmiä, komponentteja, erillisiä teknisiä yksiköitä, osia ja varusteita koskevista vaatimuksista;
- 3) tavarankuljetukseen käytettävien ajoneuvojen kuormakorien ja kuormatilojen vaatimuksista, kuorman varmistamiseen käytettävistä kiinnityspisteistä sekä suojarakenteista;
- 4) kuorman sitomiseen ja varmistamiseen käytettävistä sidonta- ja kiinnitysvälineistä.

Jos markkinoille saatettuun uuteen M-luokan ajoneuvoon on asennettu kiinteästi autoradiovastaanotin, vastaanottimella tulee voida vastaanottaa ja toistaa maanpäällisiä digitaalisia ja analogisia radiolähettyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset:

- 1) ajoneuvon rakennetta ja ominaisuuksia koskevista vaatimuksista;
- 2) ajoneuvon järjestelmiä, komponentteja, erillisiä teknisiä yksiköitä, osia ja varusteita koskevista vaatimuksista;

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3) tavarankuljetukseen käytettävien ajoneuvojen kuormakorien ja kuormatilojen vaatimuksista, kuorman varmistamiseen käytettävistä kiinnityspisteistä sekä suojarakenteista;

4) kuorman sitomiseen ja varmistamiseen käytettävistä sidonta- ja kiinnitysvälineistä.

99 §

Rekisterikilvet ja rekisteritunnus

Ensirekisteröitävää ajoneuvoa varten annetaan rekisterikilvet, joissa on ajoneuvon yksilöivä rekisteritunnus. Rekisterikilvet annetaan tarvittaessa myös sellaista ajoneuvoa varten, joka otetaan liikennekäyttöön. Rekisteritunnuksen ja rekisterikilpien on oltava selkeästi erottuvia.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin rekisterikilpien antamisesta, rekisteritunnuksen sisällöstä ja kilpien väristä sekä rekisteritunnuksen määräytymisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset rekisteröinnissä käytettävistä lomakkeista sekä rekisterikilpien mitoista ja muista teknisistä ominaisuuksista.

101 §

Rekisterikilpien käyttö

Ajoneuvossa ei saa käyttää eikä siihen kiinnittää muita kuin siihen kuuluvat rekisterikilvet tai siirtomerkit eikä muita sellaisia kilpiä taikka kirjain- tai numeroyhdistelmiä, jotka harhauttavasti muistuttavat rekisterikilpeä tai -tunnusta, siirtomerkkiä tai jonkin valtion kansallisuustunnusta.

99 §

Rekisterikilvet ja rekisteritunnus

Ensirekisteröitävää ajoneuvoa varten annetaan rekisterikilvet, joissa on ajoneuvon yksilöivä rekisteritunnus. Rekisterikilvet annetaan tarvittaessa myös sellaista ajoneuvoa varten, joka otetaan liikennekäyttöön. Rekisteritunnuksen ja rekisterikilpien on oltava selkeästi erottuvia.

Ajoneuvolle, jota käytetään taksiliikenteessä, annetaan muista rekisterikilvistä erottuvat rekisterikilvet (taksikilvet), jos liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentissa säädetty edellytykset täyttyvät, ja ajoneuvo ei ole käyttö- tai ajokiellossa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin rekisterikilpien antamisesta, rekisteritunnuksen sisällöstä ja kilpien väristä sekä rekisteritunnuksen määräytymisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset rekisteröinnissä käytettävistä lomakkeista sekä rekisterikilpien mitoista ja muista teknisistä ominaisuuksista.

101 §

Rekisterikilpien käyttö

Ajoneuvossa ei saa käyttää eikä siihen kiinnittää muita kuin siihen kuuluvat rekisterikilvet tai siirtomerkit eikä muita sellaisia kilpiä taikka kirjain- tai numeroyhdistelmiä, jotka harhauttavasti muistuttavat rekisterikilpeä tai -tunnusta, siirtomerkkiä tai jonkin valtion kansallisuustunnusta.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ajoneuvossa saa kuitenkin enintään kuukauden ajan käyttää muuta väliaikaista kilpeä, johon on merkitty ajoneuvon rekisteritunnus, jos rekisteröinnin suorittaja on tehnyt tästä merkinnän rekisteriin uuden rekisterikilven tilaamisen yhteydessä. Liikenne- ja viestintävirasto voi pyynnöstä pidentää määräaika.

Rekisterikilven on oltava liikenteessä vaikeudetta luettavissa.

Ehdotus

Ajoneuvossa saa kuitenkin enintään kuukauden ajan käyttää muuta väliaikaista kilpeä, johon on merkitty ajoneuvon rekisteritunnus, jos rekisteröinnin suorittaja on tehnyt tästä merkinnän rekisteriin uuden rekisterikilven tilaamisen yhteydessä. Liikenne- ja viestintävirasto voi pyynnöstä pidentää määräaika.

Jos ajoneuvoa käytetään taksiliikenteessä, ajoneuvossa on käytettävä 99 §:n 2 momentissa tarkoitettuja taksikilpiä.

Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (käyttökielto), jos siihen on kiinnitetty taksikilvet ja liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentin vaatimukset eivät täyty.

Rekisterikilven on oltava liikenteessä vaikeudetta luettavissa.

(uusi)

153 a §

Taksikilven edellytysten tarkastaminen katsastuksessa

Muuta katsastusta kuin rekisteröintikatsastusta tai sen jälkitarkastusta ei saa suorittaa loppuun, jos ajoneuvo on tämän lain 101 §:n 4 momentin mukaisessa käyttökiellossa.

195 §

Liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa. Liikennevirhemaksu jätetään määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

195 §

Liikennevirhemaksu

Taksiliikenteen luvanhaltijalle voidaan määrätä 3000 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä taksamittarista säädetään 13 §:n 7 momentissa.

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa. Liikennevirhemaksu jätetään määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Sen 99 §, 101 § sekä 153 a § tulevat
kuitenkin voimaan 1 tammikuuta 2027.*

*Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla
ei ole tämän lain tultua voimaan
ajoneuvoissaan taksikilpiä, tulee täyttää
tämän lain 101 § 3 momentin mukainen
vaatimus taksikilvistä viimeistään 30
kesäkuuta 2027.*

4.

Laki

Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 6 §:n 1 momentin 14 kohta, sellaisena kuin se on laissa 324/2017, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

6 §

Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus

Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan:

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan:

14) liikennekaaren mukaisen henkilöliikenneluvan, tavaraliikenneluvan ja taksiliikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista;

14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaisen henkilöliikenneluvan, tavaraliikenneluvan, taksiliikenneluvan ja taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksynnän myöntämistä ja peruuttamista;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .