

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 §:n sekä ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, ajoneuvolakia ja tieliikennelakia. Esitys liittyy pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelman strategiseen kokonaisuuteen Liikennejärjestelmän kehittäminen. Hallitusohjelman mukaisesti tavoitteena on tehdä taksisääntelyssä havaittuihin epäkohtiin liittyviä korjauksia, ottaen huomioon erityisesti taksitoiminnan turvallisuus, harmaan talouden torjunta, taksipalvelujen hinnoittelun läpinäkyvyys sekä taksien saatavuus.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan lisättäväksi sääntelyä taksikuljettajan kokeesta ja sen järjestämisestä, taksinkuljettajien vapaaehtoisesta erityisryhmien kanssa toimimista tukevasta kuljettajakoulutuksesta sekä koulutusten järjestämiseen liittyvistä viranomaismenettelyistä. Tavoitteena on parantaa palvelujen laatua ja erityisryhmien turvallisuuden kokemusta taksipalveluissa.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan myös lisättäväksi sääntelyä kaikista taksi- kyydeistä verovalvontaa varten kerättävistä vähimmäistiedoista, Y-tunnuksesta taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä, velvoitteesta pitää taksiajossa mukana taksiliikennelupaa tai sen jäljennöstä, kuljettajan vastuusta ajoneuvossa mukana pidettävistä asiakirjoista ja tiedoista sekä pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta. Lisäksi tieliikennelakiin ehdotetaan lisättäväksi sääntelyä taksivalaisimen käytöstä. Tavoitteena on tukea viranomaisvalvontaa ja harmaan talouden torjuntaa sekä helpottaa taksin tunnistamista myös asiakkaan näkökulmasta.

Liikenteen palveluista annetun lain taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua koskevaa sääntelyä ehdotetaan myös täsmennettävän. Kadulta tai taksitolpalta otettavissa kyydeissä olisi käytettävä tiettyä hinnoittelurakennetta ja esitettävä esimerkkimatkan hinta. Tavoitteena on lisätä hinnoittelun läpinäkyvyyttä ja parantaa asiakkaiden mahdollisuuksia arvioida taksimatkan hintaa. Lisäksi enimmäishintojen asettamisvaltuutta koskevia säännöksiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että ne koskisivat jatkossa edelleen erityisryhmille suunnattuja lisäpalveluja, mutta eivät muita taksipalveluja. Samalla lakiin esitetään lisättäväksi taksirytyksiä ja välityskeskuksia koskeva hintatietojen toimitusvelvollisuus sekä täsmennettäväksi, mitä tietoja palvelujen tarjonnasta ja kysynnästä on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Tavoitteena on parantaa viranomais- ten mahdollisuuksia muodostaa luotettava kuva taksipalvelujen hinnoista ja saatavuudesta.

Ajoneuvolain taksamittareita ja muita laitteita koskevaa sääntelyä ehdotetaan täsmennettävän. Jatkossa kaikissa takseissa tulisi käyttää joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää. Taksamittaria täytyisi käyttää, kun kyydin hinta perustuu matkan pituuden ja ajan mittaamiseen ajon aikana. Muussa tapauksessa takseissa olisi käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, joka kerää ja säilyttää laissa edellytetyt vähimmäistiedot. Tavoitteena on harmaan talouden torjunnan tukeminen sekä kansallisen taksamittarisääntelyn täsmentäminen EU-sääntelyyn liittyvän tul- kintaepävarmuuden poistamiseksi.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2021 alussa.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	7
2 Nykytila ja sen arviointi.....	8
2.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu	8
2.2 Taksipalvelujen saatavuus.....	10
2.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla.....	12
2.4 Taksipalvelujen hinnoittelu	18
2.5 Muita korjaustarpeita	22
3 Tavoitteet	23
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	25
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	25
4.1.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu	25
4.1.2 Taksipalvelujen saatavuus.....	27
4.1.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla.....	28
4.1.4 Taksipalvelujen hinnoittelu	30
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	32
4.2.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu	32
4.2.2 Taksipalvelujen saatavuus.....	35
4.2.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla.....	35
4.2.4 Taksipalvelujen hinnoittelu	37
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	40
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	40
5.1.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu	40
5.1.2 Taksipalvelujen saatavuus.....	43
5.1.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla.....	43
5.1.4 Taksipalvelujen hinnoittelu	46
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailta käytetyt keinot	47
6 Lausuntopalaute	52
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	53
7.1 Liikennepalvelulaki.....	53
7.2 Tieliikennelaki	68
7.3 Ajoneuvolaki.....	69
8 Lakia alemman asteinen sääntely	69
9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset	71
10 Toimeenpano ja seuranta	72
11 Suhde muihin esityksiin.....	72
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä	72
11.2 Suhde talousarvioesitykseen	72
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	72
LAKIEHDOTUKSET	80
Laki 1 liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	80
Laki 2 tieliikennelain 155 §:n muuttamisesta	89

Laki 3 ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta	90
RINNAKKAISTEKSTIT	92
Laki 1 liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	92
Laki 2 tieliikennelain 155 §:n muuttamisesta	107
Laki 3 ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta	108

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Liikennepalvelulaki ja markkinasääntely

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

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

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

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

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

Julkisesti tuetut taksikuljetukset

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kuluttajansuojasäätely

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

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

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

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

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

Asiakkaansuojalakia voitaisiin soveltaa esimerkiksi niihin takseilla suoritettaviin kuljetuspalveluihin, joiden osalta kunnilla on järjestämisvastuu, kuten vammaispalvelulain (380/1987), sosiaalihuoltolain (1391/2014) ja perusopetuslain (628/1998) nojalla suoritettaviin kuljetuksiin. Ns. Kela-taksien osalta on epäselvää, onko Kelaa pidettävä sairausvakuutuslain (1224/2004) mukaan korvattavien taksimatkojen järjestäjänä vai onko sen tehtävänä ainoastaan korvata kyseinen matka. Ensin mainitussa tilanteessa sovellettaisiin asiakkaansuojalakia, jälkimmäisessä KSL 9 a lukua. Asiaa selvitetään jatkovalmistelussa.

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

1.2 Valmistelu

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

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

Liikenne- ja viestintäministeriö valmisteli viranomaisten ja omien selvitystensä pohjalta arviomuistion taksisääntelyn toimivuudesta. Arviomuistiossa käsiteltiin erityisesti pääministeri

Sanna Marinin hallitusohjelmassa esille nostettuja teemoja: taksipalvelujen turvallisuus, hinnoittelu, saatavuus ja laatu sekä taksipalveluihin liittyvän harmaan talouden torjunta. Arviomuistio lähetettiin lausunnoille lausuntopalvelu-fi -järjestelmän kautta 30.1.2020. Lausuntoaika päättyi 21.2.2020. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoa laajasti tahoilta, joiden toimintaan tai taksipalvelujen käyttöön valmisteilla olevilla muutoksilla olisi vaikutusta. Lausuntoja saatiin yhteensä 86 kappaletta, mutta osassa lausunnoista kommentointiin vain yksittäisiä arviomuistion osioita tai kysymyksiä. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenvedo. Arviomuistiosta järjestettiin myös julkinen kuulemistilaisuus 10.2.2020, joka videoitiin.

Valmistelun aikana oltiin yhteydessä myös Euroopan komissioon EU:n mittauslaitedirektiivin taksamittareihin liittyvien tulkintojen selventämiseksi. Komissiolta saatiin kirjallinen vastaus 10.6.2020.

Viranomaisten selvitykset, liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistio, arviomuistion lausuntoyhteenvedo, kuulemistilaisuudessa esitetty materiaali, arviomuistiosta saadut lausunnot ja lausuntoyhteenvedo sekä muut hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella [LVM025:00/2019](https://valtioneuvosto.fi/hankkeet).

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

Taksinkuljettajien koulutusvaatimukset

Liikennepalvelulaisissa ei ole pakollisia koulutusvaatimuksia taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi. Ennen 1.7.2018 voimaan tulleita liikennepalvelulain säännöksiä taksinkuljettajan ajolupaa hakevan tuli suorittaa tietyt vähimmäiskoulutukset ennen kuin ajolupa voitiin myöntää.³ Koulutukset sisälsivät myös eri asiakasryhmien kohtaamiseen valmentavaa opetusta ja vuoden 2014 uudistuksen myötä myös käytännön harjoituksia.⁴

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

Esivalmistelun aikana tehdyn arvioinnin perusteella taksiasiakkaiden turvallisuuden tunne on laskenut liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen, mutta on yleisesti edelleen hyvällä tasolla.

³ Kumottu laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä (695/2009) sekä lakia tarkentanut valtioneuvoston asetus (825/2009).

⁴ Lakia taksinkuljettajan ammattipätevyydestä sekä sitä tarkentavaa asetusta uudistettiin vuonna 2014. Tällöin lakiin (369/2014) lisättiin erityisryhmien painotusta sekä asetuksessa (380/2014) määriteltyyn opetussisältöön lisättiin vaatimus käytännön opetuksesta.

Arviointi perustui Liikenne- ja viestintäviraston sekä sen edeltäjän Liikenteen turvallisuusviraston eri vuosina tekemiin kyselytutkimuksiin. Vastaavia tuloksia saatiin taksipalveluiden laatua koskeneista kyselytutkimuksista. Vaikka palveluiden turvallisuutta ja laatua pidetään yleisesti ottaen hyvänä, ministeriön suorittaman arvioinnin yhteydessä huomattiin, että erityisryhmät kokiivat voimakkaimmin, että taksipalveluihin liittyvät turvallisuus- ja laatutekijät ovat heikentyneet liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Erityisryhmien kokeman turvallisuuden heikentymisen arvioitiin johtuvan ainakin osittain alalle tulleiden uusien kuljettajien suuresta määrästä ja pakollisten koulutusvaatimusten poistumisesta. Koulutusvaatimusten poistumisen arvioitiin vaikuttavan myös kokemuksiin palvelun laadun heikentymisestä.⁵

Taksikuljettajan ajoluvan saamisen edellytykset

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

Liikenne- ja viestintäviraston tulee ajoluvan myöntämisen yhteydessä tarkistaa, ettei ajoluvan hakija ole syyllistynyt ajolupaa edeltäneen viiden vuoden aikana sakkorekisteristä ilmeneviin liikennepalvelulain 25 §:n 4 momentissa yksilöityihin tekoihin. Käytännössä tietojen tarkistaminen oikeusrekisterikeskuksen ylläpitämästä sakkorekisteristä ei ole kuitenkaan mahdollista viiden vuoden ajalta. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 50 §:n 2 momentin mukaan oikeusrekisterikeskus ei saa luovuttaa tietoja sakkorekisteristä enää sen jälkeen, kun kolme vuotta on kulunut lainvoimaisen tuomion tai muun lopullisen viranomaisratkaisun julistamisesta tai antamisesta.

Voimassa oleva sääntely on tietyiltä osin kyseenalaistettu myös korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisukäytännössä. Korkein hallinto-oikeus katsoi vuonna 2018 antamassaan ratkaisussa⁶, että ehdoton este ajoluvan myöntämiselle viiden vuoden ajaksi melko vähäisen ajoluparikkeen vuoksi saattaa olla ristiriidassa perustuslaissa turvatun elinkeinovapauden ja perusoikeuksien rajoittamisen suhteellisuusperiaatteen kanssa. Ratkaisu koski rikoslain (39/1889) 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettua kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta.

Taksikuljettajan koe

Liikennepalvelulain 25 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan taksikuljettajan kokeen tarkoituksena on selvittää ajoluvan hakemisen yhteydessä, että kuljettaja kykenee huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta myös käytettävästä ajoneuvosta riippumatta ja ottamaan huomioon matkustajan toimintarajoitukset. Liikennepalvelulain 25 §:n 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kokeen tarkemmista vaatimuksista. Liikenne- ja

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

⁶ KHO:2018:85 [<https://www.kho.fi/fi/index/paatoksia/vuosikirjapaatokset/vuosikirjapaatos/1528105277252.html>]

viestintävirasto on antanut taksinkuljettajan kokeen vaatimuksia koskevan määräyksen⁷. Kokeessa erityisesti huomioitua aihepiiriä ovat liikennepalvelulain mukaisesti matkustajan turvallisuus sekä matkustajan toimintarajoitukset. Kokeen hyväksytyt suorittaminen edellyttää, että kokeilas saa kummastakin aihepiiristä riittävän pistemäärän.

Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti taksisääntelyn arvioinnin aikana myös taksinkuljettajan kokeen sisältöä ja toimivuutta. Tarkoituksena oli selvittää muun muassa, kuinka laajasti kokeella selvitetään asiakaspalveluun liittyviä turvallisuusnäkökohtia. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan kokeen kysymykset arvioivat kokeen valmiuksia toimia kuljettajana ja kysymyksissä on myös panostettu myös toimintarajoitteisten palvelutilanteisiin. Nykyisessä mallissa kokeessa ja kysymyksissä tunnistettiin kuitenkin myös piirteitä, jotka puoltaisivat koemallin tarkistamista.⁸

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

Liikenne- ja viestintävirasto on aloittanut taksinkuljettajan kokeen vaatimuksia koskevan määräyksen uudistamisen.⁹ Hankkeen tavoitteena on tarkentaa nykyistä määräästä ja lisätä maininnat muun muassa kokeen suoritusajasta, pistemäärästä, kokeessa sallitusta materiaalista sekä menettelystä vilppitapauksista. Määräystä ei kuitenkaan olla antamassa ennen kuin on selvyyttä liikennepalvelulakiin ehdotettujen täsmennysten voimaantulosta.

2.2 Taksipalvelujen saatavuus

Taksipalvelujen saatavuuden nykytilasta on tällä hetkellä vain vähän tilastotietoa. Saatavuuden nykytilaa on selvitetty pääasiassa kyselytutkimusten avulla. Niiden perusteella valtaosa ihmisistä on tyytyväisiä taksipalvelujen saatavuuteen, mutta tyytymättömyys taksipalvelujen saatavuuteen vaikuttaa jonkin verran lisääntyneen liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Taksipalvelujen saatavuus vaikuttaa olevan heikointa harvaanasutuilla alueilla, mutta tyytymättömyyttä palvelujen saatavuuteen on ollut myös tiheimmin asutuilla alueilla. Erityisryhmät ovat jonkin verran muuta väestöä tyytymättömämpiä palvelujen saatavuuteen. Taksipalvelujen saatavuuteen liittyvien kyselytutkimusten tuloksia on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa arviomuistiossa.¹⁰ Kuva taksipalvelujen saatavuudesta on sen verran puut-

⁷ Liikenne- ja viestintäviraston määräys Taksinkuljettajan kokeen vaatimukset [TRAFICOM/108893/03.04.03.00/2019](https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/maarayshanke-taksinkuljettajan-kokeen-vaatimuksista).

⁸ Taksinkuljettajan kokeen arviointia on käsitelty laajemmin julkaisussa LVM (2020): Taksisääntelyn toimivuus. Arviomuistio. 30.1.2020, s. 30. [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/825f7d48-7ba1-4914-9195-777b898d6e6c/KIRJE_20200522110243.PDF].

⁹ Liikenne- ja viestintävirasto (2019): Määräyshanke taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista. Julkaistu 2.12.2019. [<https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/maarayshanke-taksinkuljettajan-kokeen-vaatimuksista>]

¹⁰ LVM (2020). Taksipalvelujen saatavuuden nykytilaa on käsitelty muistion alaluvuissa 3.1–3.3 (sivut 37–47).

teellinen, ettei sen pohjalta ole mahdollista arvioida, onko joillain alueilla todellisia saata-
vuushaasteita. Käytettävissä oleva tieto ei siten myöskään mahdollista saatavuutta parantavien
toimenpiteiden kohdistamista ongelma-alueille, jos sellainen katsottaisiin tarpeelliseksi.

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

Arviointi- ja valmistelutyön yhteydessä tarkentuneiden tietojen keräämiseen liittyvien haastei-
den vuoksi valmistelutyön kuluessa on arvioitu, onko viranomaisilla nykyisellään riittävät tie-
donsaantioikeudet saatavuustilanteen selvittämiseksi. Liikennepalvelulain mukaan taksirytyk-
sillä ja välityskeskuksilla on velvollisuus toimittaa viranomaisille taksipalvelujen saatavuuteen
liittyviä tietoja. Liikennepalvelulain 179 §:n 2 momentin mukaan henkilöliikenteen liikkumis-
palvelun tarjoajilla, kuten taksirytyksillä ja välityskeskuksilla, on velvollisuus toimittaa har-
joittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevia tietoja Liikenne- ja viestintä-
virastolle, jotta virasto pystyy hoitamaan sille samaisen pykälän 1 momentissa osoitettuja seu-
rantatehtäviä. Tiedot on toimitettava virastolle määrääjain liikesalaisuuden estämättä ja tietoja
voidaan hyödyntää seurantatehtävien lisäksi myös tilastoinnissa ja tutkimuksessa. Pykälän 4
momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavista
tiedoista ja tietojen toimittamisen määräajoista. Kyseisen pykälän säätämiseen johtaneen halli-
tuksen esityksen mukaan liikkumispalveluiden kysynnän ja tarjonnan seurannalla tarkoitetaan
esimerkiksi olemassa olevien palvelujen kartoitusta ja kattavuuden arviointia. Hallituksen esi-
tyksen mukaan viranomaiselle tulisi toimittaa yksittäisten matkojen toteumatiedoista koostettua
tietoa alueittain.¹¹ Säännöksessä ei kuitenkaan tämän tarkemmin yksilöidä, millaisia tietoja tak-
siyrytysten tai välityskeskusten tulisi viranomaisille toimittaa.

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

Valmistelutyön yhteydessä arvioitiin myös, onko nykyisessä sääntelyssä sellaisia tekijöitä, joka
heikentävät taksipalvelujen saatavuutta. Sidosryhmäpalautteesta esiin nousi erityisesti se, ettei-

¹¹ HE 161/2016 vp, s. 156. [[https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Docu-
ments/HE_161+2016.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_161+2016.pdf)].

vät taksiyritykset ja välityskeskukset katso enää voivansa sopia ajovuoroista tai asettaa päivystysvelvoitteita taksiyrityksille, koska se saatettaisiin katsoa kilpailulain (948/2011) vastaiseksi toiminnaksi.¹² Liikenne- ja viestintäministeriön taksisääntelyn toimivuutta käsitelleestä arviomuistiosta annettujen lausuntojen valossa vaikuttaa siltä, että taksiyritykset välttelevät hillaisten aikojen ajovuoroista sopimista ja pitävät sitä mahdollisten seuraamusten vuoksi riskialttiina.¹³ Ongelma ei kuitenkaan näyttäisi liittyvän suoraan voimassa olevaan lainsäädäntöön, sillä keskenään kilpailevien yritysten voi olla mahdollista sopia ajovuoroista tai päivystyspaikoista, jos järjestely hyödyttää kuluttajia ja on välttämätön tämän hyödyn saavuttamiseksi. Tällainen tilanne voi olla Kilpailu- ja kuluttajaviraston mukaan käsillä silloin, jos taksiautoja ei olisi ajossa riittävästi ilman yhteistyötä.¹⁴ Kilpailulain tulkintaan liittyvä epävarmuus todennäköisesti häviää muutamassa vuodessa ilman sääntelymuutoksia, kun kokemus uudesta tilanteesta lisääntyy ja toimialalle syntyy selkeämpi kuva siitä, millaiset menettelyt ovat sallittuja.

Liikenne- ja viestintäministeriön taksisääntelyn toimivuutta käsitelleessä arviomuistiosta nostettiin esiin mahdollisena ongelmana myös välityskeskuksen rajallinen mahdollisuus varmistaa ennakkoon tilattujen kuljetusten toteutuminen. Kilpailu- ja kuluttajavirastolta saatujen tietojen mukaan ennakkotilauksiin liittyviä kuluttajavalituksia tehdään kuitenkin määrällisesti vähän, eikä asia vaikuttaisi liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistiosta saamien lausuntojen valossa olevan muutoinkaan ongelmallinen.

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

2.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla

Verohallinto teki ennen liikennepalvelulain voimaantuloa taksitoimialaan kohdistuneessa valvontaprojektissa taksiliiketoiminnan tarkastuksia loppuvuodesta 2015 kevääseen 2017. Reilussa 300 suoritetussa verotarkastuksessa havaittiin puutteita yli 60 prosentissa tarkastetuista yrityksistä.¹⁵ Tyypillisimpiä rikkeitä olivat tulojen salaaminen ja yksityiskulujen lisääminen kirjanpitoon. Verohallinnon tarkastuksia kohdistetaan pääosin toimijoihin, joiden osalta eri lähteistä saatuja tietoja analysoimalla on havaittu riski lainsäädännön vastaisesta toiminnasta. Tarkastuskohteet olivat siis valikoitu joukko, eikä niissä ilmenneiden puutteiden yleisyydestä voida tehdä koko alaa koskevia johtopäätöksiä.

¹² Ks. tarkemmin LVM (2020), s. 47 ja 49–51.

¹³ Lausunnot löytyvät hankeikkunasta kohdasta Asiakirjat. [<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2019>]. Lausuntoyhteenveto löytyy osoitteesta https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/159e9483-164e-41b5-9a00-03c7aaddb749/YHTEENVETO_20200428080026.pdf.

¹⁴ Kilpailu- ja kuluttajavirasto (2020): Kilpailuvalvonnan painopisteet taksimarkkinoilla. Päivitetty 4.6.2020. [<https://www.kkv.fi/Tietoa-ja-ohjeita/Matkustaminen-ja-matkan-jarjestaminen/matkustaminen-ja-liikenne/taksimatkat/kilpailuvalvonnan-painopisteet/>].

¹⁵ Verohallinto (2016): Verohallinto on paljastanut harmaata taloutta taksitoimialan tehovalvonnassa. Julkaistu 15.11.2016. [<https://mb.cision.com/Main/3509/2122211/589510.pdf>].

Verohallinto pyrki syksyllä 2019 selvittämään taksialalla esiintyvää harmaata taloutta ja liikennepalvelulain vaikutuksia harmaan talouden tilaan ja torjuntaan. Verohallinto havaitsi, että taksialan yritysten maksamien arvonlisäverojen nettokertymä on laskenut useita vuosia peräkkäin ja lasku voimistui liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Arvonlisäverokertymän laskua selitti Verohallinnon arvion mukaan muun muassa taksiautojen hankintojen kasvu, alihankintaos- tojen kasvu sekä polttoaineiden hintojen nousu, eikä arvonlisäverotuksen muutoksia voida arvioida harmaan talouden aiheuttamaksi. Myöskään alustatalouden toimijoihin kohdistuvassa selvityksessä ei havaittu laajamittaista tulonsalausta muuten kuin poikkeustapauksissa. Tiedot taksialan harmaan talouden tilasta jäivät kuitenkin vielä monin osin puutteellisiksi. Selvityk- sessä todettiin, että liikennepalvelulain muutos sisälsi harmaan talouden kannalta sekä riskejä lisänneitä että niitä vähentäneitä elementtejä. Verohallinnon selvitystyön keskeinen haaste oli se, että liikennepalvelulain voimaantulosta oli kulunut vasta vähän aikaa. Verohallinnolla ei ol- lut syksyllä käytettävissä vielä yhdenkään kokonaisen tilikauden tietoja lakimuutoksen jälkei- seltä ajalta, koska vuoden 2019 veroilmoitukset annetaan vuoden 2020 keväällä. Myöskään kä- teismaksuihin ja kiinteähintaisiin taksikynteihin liittyvien kysymysten arvioiminen ei ollut Ve- rohallinnon mukaan mahdollista vuoden 2019 aikana.¹⁶ Liikennepalvelulain vaikutusta tak- sialalla esiintyvään harmaaseen talouteen on siten vielä vaikea arvioida.

Taksimatkasta kerättävät ja tallennettavat vähimmäistiedot

Harmaan talouden torjunnan ja valvonnan kannalta tarpeellisten tietojen keräämisestä ja toimit- tamisesta viranomaisille säädetään liikennepalvelulaissa ja verotusmenettelystä annetussa laissa (1558/1995, jäljempänä *verotusmenettelylaki*). Liikennepalvelulaissa asetetaan välityspalvelun tarjoajalle velvollisuus toimittaa tiedot sen tiedossa olevista korvauksista, jotka kuljetuspalve- lun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista. Verotusmenettelylaissa säädetään sivul- lisen velvollisuudesta toimittaa verotusta varten tarpeelliset tiedot Verohallinnolle. Verotusme- nettelylaissa säädetyllä valtuudella Verohallinto määrää tiedonantovelvollisuudesta tarkemmin yleisestä tiedonantovelvollisuudesta antamallaan päätöksellä.¹⁷ Lisäksi kirjanpito-laissa (1336/1997) säädetään yrityksen kirjanpitoaineistosta ja sen säilyttämisestä. Harmaan talouden torjunnan ja valvonnan kannalta tarpeellisten tietojen keräämistä ja viranomaisille toimittamista koskevaa lainsäädäntöä on kuvattu liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa arviomuistiossa taksisäätelyn toimivuudesta.¹⁸

Verovalvontaa varten tarvittavien tietojen toimittamiseen ja kirjanpitoaineiston säilyttämiseen liittyvää sääntelyä on jo olemassa melko kattavasti. Verohallinnon yleistä tiedonantovelvolli- suutta koskevan päätöksen 20 §:n 1 momentin mukaan liikennepalvelulaissa tarkoitetun väli- tuspalvelun tarjoajan tai sen Suomessa olevan edustajan on ilmoitettava tiedossaan olevat kor- vaukset, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista. Tiedot an- netaan ensimmäisen kerran vuodelta 2020 tammikuun 2021 loppuun mennessä. Vuosittain vä- lityspalvelun tarjoajilta kerättäviä tietoja taksikynteistä käytetään verovalvonnassa taksiyrittä- jien ja taksinkuljettajien ilmoittamien tietojen vertailutietoina. Verohallinto suorittaa myös tak- siyrittäjiin kohdistuvia verotarkastuksia. Valmistelun aikana on pyritty selvittämään, liittyykö sivullisen tiedonantovelvoitteen tai verotarkastusten toteuttamiseen erityisiä liikenteen tak- sisäätelyyn kohdistuvia muutostarpeita. Valmistelun aikana on täsmentynyt, että tällä hetkellä

¹⁶ Verohallinto (2020): Näkökulmia taksialan harmaaseen talouteen uuden liikennepalvelulain aikana. Selvitys 1/2020, s. 3–4. [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/0c7a8b71-260b-46e5-8e88-3ef39ed4f374/RAPORTTI_20200121111031.pdf].

¹⁷ Viimeisin päätös on Verohallinnon päätös yleisestä tiedonantovelvollisuudesta, 1124/2019. [<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2019/20191124#Pidp446660544>].

¹⁸ LVM (2020) s. 54-55.

ei ole tarvetta sisällyttää taksisääntelyyn nykyistä laajempaa oma-aloitteista tietojen toimitusvelvollisuutta. Korjattavaksi ongelmaksi on sen sijaan vahvistunut se, että tällä hetkellä kaikista taksikyydeistä ei edellytetä kerättävän ja säilytettävän tietoja riittävän kattavasti ja yhdenmukaisesti, jotta tehokas jälkivalvonta olisi mahdollista.

Verohallinto on arvioinut, ettei verovalvonnan käyttöön kerry tällä hetkellä taksialalta riittävästi tietoa. Erityisesti käteismaksut ovat riskitekijä harmaan talouden näkökulmasta. Taksiliikenteessä käteismaksut ovat yleisiä, ja niiden valvonta on Verohallinnon mukaan liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen hankalampaa, koska perinteisten taksamittarien tuottamaa vertailutietoa ei ole enää yhtä kattavasti saatavilla.¹⁹ Tehokkaan verovalvonnan toteuttamisen kannalta olisi keskeistä, että tietyt vähimmäistiedot taksikyydeistä kerättäisiin sähköisessä muodossa tietojen keräämiseen käytettävästä laitteesta, matkan luonteesta tai sen maksutavasta riippumatta ja säilytettäisiin luotettavalla tavalla.

Taksamittarisääntely

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

Nykyisen ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentin mukaan luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari, jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaus tiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso. Momentissa tarkoitettuna muun laitteen tai järjestelmän merkitys on kuitenkin jäänyt taksialan toimijoille epäselväksi ja tämän epäselvyyden poistaminen lainsäädäntöä tarkistamalla vaikuttasi perustellulta. Oulun yliopiston tutkijat ovat selvittäneet, miten Suomen taksamittarisääntelyä on taksialalla tulkittu ja millaisia teknologioita Suomessa käytetään ajoneuvolaissa tarkoitettuna taksamittarina tai muuna vastaavana laitteena tai järjestelmänä. Selvityksen perusteella Suomessa on käytössä ainakin mittauslaitedirektiivin mukaisen vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyn läpikäyneitä taksamittareita, parhaillaan arviointimenettelyssä olevia mittareita, mittareita, joita ei ole kiinteästi asennettu taksiin, internet-pohjaisia kyydinvälitysalustoja sekä matkapuhelimen sovelluskaupasta ladattuja taksamittarisovelluksia.²⁰ Tällä hetkellä ei ole tarkkaan tiedossa, kuinka moni toimija käyttää mittauslaitedirektiivin mukaista taksamittaria ja kuinka moni jotain muuta laitetta. Viranomaisarvioiden mukaan valtaosassa takseja on tällä hetkellä mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävä taksamittari. Erilaisia kyydinvälitysalustoja hyödyntäviä toimijoita on korkeintaan muutama tuhat. Taksamittareita, joita ei ole asennettu kiinteästi taksiin, ja matkapuhelimen sovelluskaupasta ladattuja taksamittarisovelluksia arvioidaan olevan käytössä vähäinen määrä.

¹⁹ Verohallinto (2020). Ks. myös Verohallinnon Yritysveroysikkö (2019): Verohallinnon Yritysverotusyksikön lausunto taksialan lainsäädännön muutostarpeista Liikenne- ja viestintäministeriön arviolausuntoa varten. 29.11.2019. [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/d958cc22-8d73-4b7e-8600-8ec90e312314/LAUSUNTO_20200121071312.pdf].

²⁰ Väyrynen, K. & Lanamäki, A. (2020): Suomen taksamittarisääntelyn monitulkintaisuus. Oulun Yliopisto. [<http://urn.fi/urn:isbn:9789526225500>].

Mittauslaitteiden asettamista saataville markkinoilla koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/32/EU (jäljempänä *mittauslaitedirektiivi*) 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 mittaustehtävissä, on jäsenvaltion huolehdittava, että markkinoille saatettavat mittauslaitteet ovat direktiivin vaatimusten mukaisia. Mittauslaitedirektiivi sääntelee laitteiden teknisiä ominaisuuksia, muttei puutu siihen, miten kansallisella tasolla edistetään direktiivissä mainittuja yleiseen etuun liittyviä tavoitteita, kuten kuluttajansuojaa ja verojen kantamista.

Euroopan komissio painottaa liikenne- ja viestintäministeriölle 10.6.2020 toimittamassaan kirjeessä, että kun jäsenvaltio edellyttää taksamittareiden käyttämistä, on tässä tarkoituksessa käytettävien taksamittareiden täytettävä mittauslaitedirektiivissä asetetut vaatimukset. Komissio myös huomauttaa, etteivät muut kuin mittauslaitedirektiivissä tarkoitetut laitteet kuulu direktiivin soveltamisalaan. Sitä, kuuluuko jokin laite direktiivin soveltamisalaan, arvioidaan tapauskohtaisesti.²¹ 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. Komission alustavan arvion mukaan esimerkiksi älypuhelimia ja niiden sovelluksia ei voida yleisesti ottaen pitää taksamittareina, koska niitä ei esimerkiksi ole kiinteästi asennettu taksiin, eivätkä ne välttämättä näytä ja laske hintaa matkan aikana.²²

Komissio ei ole tässä vaiheessa käytettävissä olevien tietojen perusteella tunnistanut, että Suomen nykyinen ajoneuvolain säännös muun laitteen tai järjestelmän sallimisesta taksamittareiden rinnalla olisi ilmiselvästi ristiriidassa mittauslaitedirektiivin kanssa. Komissio kuitenkin kehottaa selventämään sääntelyä siten, että siitä käy selvästi ilmi, että taksamittareiden tulee täyttää mittauslaitedirektiivin vaatimukset. Lisäksi komissio toteaa, että on välttämätöntä varmistua siitä, ettei kansallisen säännöksen soveltaminen johda epäsuorasti mittauslaitedirektiivin virheelliseen soveltamiseen, ja että sääntelyä olisi syytä selventää muiden laitteiden ja järjestelmien osalta siten, että ne erotetaan selvästi taksamittareista.²³ Komission suosituksen perusteella ajoneuvolain nykyistä säännöstä on tarpeen muuttaa siten, että taksamittarin sekä muun laitteen ja järjestelmän eroavaisuudet määritetään riittävän selkeästi, jotta mittauslaitedirektiivin asianmukaisesta toimeenpanosta on mahdollista varmistua. Muun laitteen ja järjestelmän ominaisuudet ja käyttötarkoitus tulisi määritellä siten, ettei ole vaaraa, että ne tulkittaisiin mittauslaitedirektiivissä tarkoitetuksi taksamittariksi.

Voimassa olevaa, edellä kerrotulla tavalla tulkinnallista taksamittarisääntelyä ja tiettyjä sen johdosta markkinoille syntyneitä käytäntöjä voidaan pitää ongelmallisena myös harmaan talouden torjunnan näkökulmasta. Voimassa olevan sääntelyn mukaan esimerkiksi kiinteähintaisissa taksikyydeissä ei edellytetä käytettävän minkäänlaista tietoa keräävää ja säilyttävää laitetta, jolloin kaikista taksimatkoista ei kerry verovalvonnassa tarvittavia tietoja ainakaan sähköiseen muotoon. Taksiryitys voi ottaa kiinteähintaisia kyytejä, jotka maksetaan käteisellä, jolloin tietoa kyydistä ei välttämättä rekisteröidä mihinkään järjestelmään, koska lainsäädäntö ei siihen vel-

²¹ Euroopan komissio 10.6.2020, s. 4.

²² Euroopan komissio 10.6.2020, s. 6.

²³ Euroopan komissio 10.6.2020, s. 4.

voita. Tällöin matkasta ei synny valvontaa tukevaa tietoa. Taksirytyksellä on lakisääteinen velvoite viedä myös käteismaksut kirjanpitoonsa, mutta sen toteutumisen valvonta ilman teknisiä välineitä on haastavaa.

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

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

Taksamittarisääntelyn nykytilaa ja sen toimivuutta on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön taksisääntelyn toimivuutta käsittelevässä arviomuistiossa.²⁴

Yritys- ja yhteisötunnus

Liikennepalvelulain mukaan taksiliikennelupa voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle. Elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain (122/1919) 7 §:n mukaan myös luonnollisen henkilön, joka on hankkinut luvan harjoittaa laissa määritettyä elinkeinoa, tulee ennen toiminnan alkamista tehdä kaupparekisterilaissa (129/1979) säädetty perusilmoitus yksityisenä elinkeinonharjoittajana. Perusilmoituksen tekemisen jälkeen elinkeinonharjoittaja saa yritys- ja yhteisötunnuksen (Y-tunnus) yritys- ja yhteisötietolain (244/2001) mukaisesti. Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä ei tällä hetkellä ole se, että luvan hakijalla olisi Y-tunnus ja hän olisi rekisteröitynyt kaupparekisteriin sekä tarvittaviin Verohallinnon rekistereihin. Rekisteröitymistä koskevaa lainsäädäntöä on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa arviomuistiossa taksisääntelyn toimivuudesta.²⁵

Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen on havaittu, että iso joukko taksiliikenneluvan haltijoista ei ole hankkinut Y-tunnusta taksiliikenneluvan myöntämisen jälkeen. Verohallinnon arvioon mukaan tällaisia luvanhaltijoita olisi yli tuhat. Sekä Liikenne- ja viestintävirasto että Verohallinto ovat valmistelun aikana tuoneet esiin, että Y-tunnuksettomuus vaikeuttaa taksialan lupa- ja verovalvonnan kohdentamista. Jos luvanhaltijalla ei ole Y-tunnusta, hänen tietonsa eivät ole mukana raporteissa, joihin perustuen Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa lupavalvontaa ja Verohallinto liiketoiminnan harjoittajien verovalvontaa. Luparekisterissä on siten iso joukko joko ei-toimivia luvanhaltijoita, joihin ei tarvitsisi kohdistaa valvontaa, tai näennäisesti

²⁴ LVM (2020), taksimittarisääntelyn nykytilaa on kuvattu erityisesti arviomuistion sivuilla 56–64.

²⁵ LVM (2020), s. 56.

toimimattomia luvanhaltijoita, jotka harjoittavat liiketoimintaa ilmoittamatta siitä Verohallinnolle. Y-tunnuksella on myös suuri merkitys viranomaisten välisessä yhteistyössä ja tietojenvaihdossa.

Taksiliikennelupa-asiakirja ja ajoneuvossa esillä pidettävät tiedot

Liikennepalvelulain 151 § velvoittaa henkilöliikennettä tarjoavaa luvanhaltijaa huolehtimaan siitä, että taksiliikenteessä luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi ovat ajoneuvossa matkustajan nähtävillä. Matkustajan nähtävillä pidettäviin tietoihin ei tällä hetkellä liity kuljettajaan, joka ei ole luvanhaltija, kohdistuvia velvoitteita. Tätä voidaan pitää veloitteen tehokkuuden kannalta puutteena, koska kulloinkin ajossa oleva kuljettaja voi parhaiten varmistua siitä, että laissa edellytetyt tiedot ovat matkustajan nähtävillä ja myös viranomaiselle esitettävissä. Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen suoritetuissa taksiliikenteen kenttävalvonnissa on havaittu runsaasti puutteita luvanhaltijan ja kuljettajan tietojen esillä pitämisessä. Suoritettujen kenttävalvontojen tuloksia on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa arviomuistiossa taksisääntelyn toimivuudesta.²⁶

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

Taksivalaisin

Liikennepalvelulaki ei edellytä ulkoisten taksitunnusten käyttämistä. Sääntelyllä haluttiin mataltaa alalle tulon kynnystä ja tukea myös osa-aikaisen taksitoiminnan syntymistä. Lisäksi uuden sääntelyn seurauksena katsottiin voivan syntyä uudenlaisia palveluita, joissa taksivalaisimen tai muun ulkoisen taksitunnuksen käyttö ei ole tarkoituksenmukaista tai tarpeellista. Taksivalaisin tai ns. koulukyytikilpi ovat kuitenkin edelleen edellytyksenä sille, että ajoneuvoa pidetään tieliikennelain (729/2018) liikennesääntöjä sovellettaessa liikennemerkkeissä tarkoitettuna taksina. Tieliikennelain 155 §:n mukaan ajoneuvoa ei pidetä tieliikennelaissa säädettyjä liikennesääntöjä sovellettaessa taksiliikenteessä olevana ajoneuvona, kun taksivalaisin on autosta poistettuna tai peitettynä muulla kuin koulukyytiä osoittavalla kuvalla. Esimerkiksi linja-autokaistalla, joka on varattu myös takseille, saa ajaa taksilla vain, jos ajoneuvo on varustettu taksivalaisimella tai koulukyytiä osoittavalla kuvalla tai kilvellä (tieliikennelain liite 3.5., merkki E9.2). Sama koskee pysäköintiä taksiasema-alueella (tieliikennelain liite 3.3., merkki C41), pysäyttämistä taksin pysäyttämispaikalla (tieliikennelain liite 3.3., merkki C42) ja raitiovaunukaistan käyttöä (tieliikennelain liite 3.5., merkki E11.2).

Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen kaikkia sinänsä lain mukaisia takseja ei ole pystytty tunnistamaan takseiksi, koska osalta puuttuvat perinteisten taksien ulkoiset tunnusmerkit. Tämä hankaloittaa viranomaisten suorittamaa kenttävalvontaa ja aiheuttaa riskin siitä, että osa takseista jää kenttävalvonnan ulkopuolelle. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan tunnuksettomien taksien tunnistaminen on hankalaa erityisesti, jos valvontaa suoritetaan pysäyttämällä autoja suoraan liikennevirrasta. Liikenne- ja viestintäviraston arvioiden mukaan noin 15 prosentilla

²⁶ LVM (2020), s. 17.

luvanhaltijoista olisi täysin tunnuksettomia takseja. Tunnuksettomien taksiautojen lukumäärän arviointia vaikeuttaa se, että taksiliikennelupa on yrityskohtainen eikä luvan alla toimivien ajoneuvojen määrää rajoiteta tai seurata.

Yrittäjäkoulutus

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

Verohallinto ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat arvioineet, että liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen taksialalle tulleiden uusien taksiyrittäjien yritystoiminnan harjoittamisen osaamistaso on laskenut, kun pakollinen yrittäjäkoulutus on poistettu.²⁷ Liikennepalvelulain jälkeen taksiliikenneluvan hankkineiden toiminnanharjoittajien puutteellisen tietämyksen pakollisista yritystoiminnan velvoitteista on arvioitu voineen vaikuttaa jonkin verran esimerkiksi verovelvoitteiden laiminlyöntiin.

2.4 Taksipalvelujen hinnoittelu

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

Liikennepalvelulakiin sisältyy kuitenkin edelleen jonkin verran taksipalvelujen hinnoittelua koskevia säännöksiä. Liikennepalvelulain 152 §:n 1 momentin mukaan henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan ja välityspalvelun tarjoajan on annettava tieto matkan kokonaishinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut asiaa koskevan määräyksen, jonka mukaan palvelujen hinnasto on esitettävä ajoneuvon oikealla puolella matkustajan helposti havaittavassa paikassa²⁸. Liikennepalvelulain 152 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä taksiliikenteen palvelun kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän palvelusta on sovittava nimenomaisesti. Traficomien 1.7.2018 voimaantulleen määräyksen mukaan tämä kokonaishinta on 100 euroa²⁹. Liikennepalvelulain 152 §:n 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi myös asettaa enimmäishinnan yleisimmin käytetyille taksiliikenteen palveluille, jos niiden hintojen nousu on merkittävästi

²⁷ LVM (2020). Taksitoimialan harmaata taloutta ja yrittäjäkoulutusta käsitellään alaluvuissa 4.3 ja 4.4 (s. 61–71). Ks. myös Verohallinto (2020), s. 17.

²⁸ Liikenne- ja viestintäviraston määräys taksimatkasta matkustajalle ilmoitettavista tiedoista ja hintatietojen esilläpidosta. Annettu 9.12.2019. TRAFICOM/432625/03.04.03.00/2019. [<https://finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/454001/45629>].

²⁹ Liikenne- ja viestintäviraston määräys taksiliikenteen palvelun kokonaishinnasta. Annettu 17.4.2018. TRAFI/196233/03.04.03.00/2017. [<https://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/454001/44103>].

suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin kehitys. Enimmäishintoja koskevaa määräystä ei kuitenkaan ole annettu.

Taksipalvelujen hinnat ovat liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen nousseet selvästi. Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksin mukaan taksipalvelujen hinnat olivat huhtikuussa 2020 noin 14 prosenttia korkeammalla tasolla kuin ennen lakimuutosta kesäkuussa 2018.³⁰ Liikenne- ja viestintäviraston laajempaan aineistoon perustuvan hintaseurannan perusteella taksipalvelujen hinnat olivat vuoden 2019 viimeisellä neljänneksellä keskimäärin yhdeksän prosenttia korkeammalla tasolla kuin ennen lakimuutosta. Hinnat ovat Liikenne- ja viestintäviraston seurannan mukaan nousseet lähes kaikissa maakunnissa. Hintojen nousu on ollut voimakkainta kaupunkimaisissa kunnissa.³¹ Tilastokeskuksen sekä Liikenne- ja viestintäviraston hintaseuranta todennäköisesti yliarvioi jonkin verran hintamuutosten suuruutta³², mutta liikennepalvelulain jälkeisen hintojen nousun voidaan joka tapauksessa arvioida olevan useita prosenttiyksiköitä, mikä on merkittävästi suurempaa kuin muiden kuluttajahintojen tai taksiliikenteen tuotantokustannusten nousu³³. Hintojen nousu ei kuitenkaan välttämättä kerro nykytilassa vallitsevista ongelmista, vaan voi olla seurausta siitä, että hinnat ovat asettuneet hinnoittelun vapautumisen jälkeen kysyntää ja tarjontaa vastaavalle tasolle.

Taksipalvelujen hinnoittelun nykytilaa voidaan kuitenkin pitää jossain määrin ongelmallisena hintojen läpinäkyvyyden ja kuluttajien riittävän tiedonsaannin näkökulmasta. Ongelmia esiintyy ennen kaikkea sellaisissa kyydeissä, jotka otetaan kadulta tai taksiasemalta ja joissa matkan kokonaishinnan arvioiminen edellyttää tietoa muun muassa matkan pituudesta ja vallitsevista liikenneolosuhteista. Kyselytutkimusten mukaan noin joka neljäs kuluttaja kokee saavansa liian vähän tietoa taksimatkan hinnasta ennen matkan alkua.³⁴

Taksiliikenteessä kuluttajien vähäistä tietämystä ja heikkoa neuvotteluasemaa on usein suhteellisen helppo käyttää hyväksi. Taksi tilataan usein kiireessä, jolloin kokonaishinnan arviointiin ja yritysten vertailuun ei ole aikaa. Taksi tilataan usein vieraassa paikassa, mikä voi myös johtaa siihen, ettei arviota kokonaishinnasta pysty tekemään, vaikka hinnoitteluperusteet olisivatkin tiedossa. Taksien hinnoittelumallit ovat tyypillisesti sellaisia, että kokonaishinnan laskeminen on vaikeaa, koska ne sisältävät useita muuttujia ja edellyttävät tietoa muun muassa siitä, onko

³⁰ Tilastokeskus, Kuluttajahintaindeksi. Viitattu 18.5.2020. [<http://www.stat.fi/til/khi/index.html>].

³¹ Liikenne- ja viestintävirasto (2020a): Taksiliikenteen hintaseuranta. Päivitetty 28.1.2020. [<https://www.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikenteen-hintaseuranta>].

³² Hintaseuranta-aineistoissa ei ole tietoa niin sanotusta hidasajomaksuista, joita peritään, kun taksi on pysähtynyt tai ajaa hitaasti esimerkiksi ruuhkan vuoksi. Varsinkin pääkaupunkiseudulla on ollut yleistä, että hidasajomaksusta on luovuttu ja siirrytty veloittamaan sekä aikaa että matkaa samanaikaisesti, ja nämä uuteen hinnoittelurakenteeseen sisältyvät aikamaksut on hintaseurannassa huomioitu. Koska hidasajomaksut puuttuvat vertailuaineistosta, näyttäytyy hintojen nousu todellista suurempana niillä alueilla, joissa hintaseurantaan kuuluvat yhtiöt ovat muuttaneet hinnoittelurakennetta.

³³ Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksin mukaan kuluttajahinnat ovat nousseet keskimäärin alle prosentin vuoden 2018 kesäkuun jälkeen. Liikenne- ja viestintäviraston taksiliikenteen kustannusindeksin mukaan taksiliikenteen tuotantokustannukset ovat nousseet vuoden 2018 kesäkuun jälkeen noin neljä prosenttia. Kustannusindeksi löytyy osoitteesta http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Taksiliikenteen_kustannusindeksi/010_tslhi_tau_101.px/.

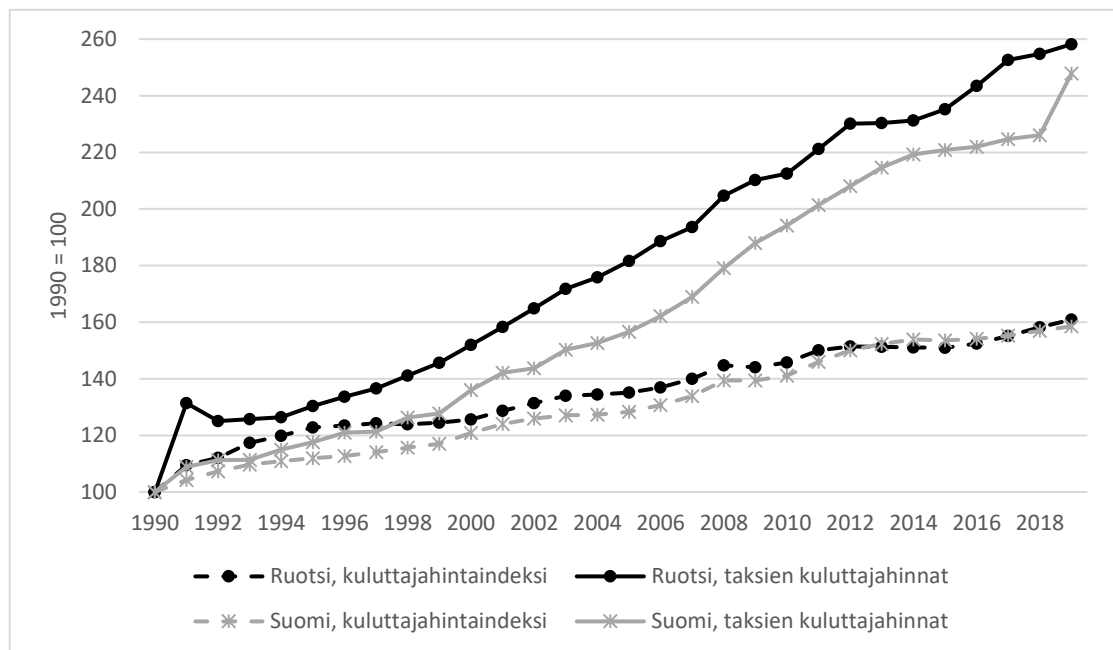
³⁴ Liikenne- ja viestintävirasto (2020b): Taksiliikenteen vaikutusten seuranta. Traficomien julkaisuja 3/2020, s. 45. [<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Taksiliikenteen%20vaikutusten%20seuranta%20-%20Traficomien%20julkaisuja%203-2020.pdf>].

liikenteessä kyseisellä hetkellä ruuhkaa. On mahdollista, että tulevaisuudessa esimerkiksi kiinteähintaiset kyydit ja tilauksen yhteydessä tarjottavat kokonaishinta-arviot yleistyvät, jolloin hintainformaatioon liittyvät ongelmat vähenevät jo nykyisen sääntelyn puitteissa. Ei kuitenkaan ole todennäköistä, että kadulta tai taksiasemilta otettavat kyydit loppuisivat kokonaan, joten hinnoitteluun liittyvät ongelmat eivät todennäköisesti poistu ainakaan kokonaisuudessaan ilman, että voimassaolevaa sääntelyä muutetaan.

Taksipalvelujen hinnoitteluun liittyvää nykytilaa on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa arviomuistiossa taksisääntelyn toimivuudesta.³⁵ Arviomuistion laatimisen jälkeen on arvioitu täsmällisemmin liikennepalvelulain 152 §:n 5 momentin säännöstä taksipalvelujen enimmäishinnoista, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa enimmäishinnan yleisimmin käytetyille taksiliikenteen palveluille, jos taksiliikenteen palvelujen kokonaishintojen nousu on merkittävästi suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin kehitys. Lainkohdassa voidaan pitää ongelmallisena useasta syystä. Se jättää ensinnäkin melko avoimeksi sen, missä tilanteissa Liikenne- ja viestintäviraston tulisi asettaa enimmäishinnat. Lainkohdassa tai sen perusteluissa ei tarkemmin määritetä, millainen hintojen nousu voidaan katsoa merkittäväksi tai miten lainkohdassa mainitut yleinen kuluttajahintaindeksi ja taksiliikenteen kustannusindeksi suhteutuvat toisiinsa. Enimmäishintasääntelyllä puututaan perustuslain (731/1999) 15 §:ssä turvattuun omaisuuden suojaan. Erityisesti perusoikeuksiin puututtaessa on ongelmallista, että perusoikeuksia rajoittavan sääntelyn antamista on vaikea ennakoida ja että lainsäädäntö jättää Liikenne- ja viestintävirastolle varsin laajan harkintavallan sen suhteen, määrätäänkö enimmäishinnoista vai ei.

Enimmäishintasääntelyn tarpeen arvioinnin kytkemistä yleiseen kuluttajahintaindeksiin voidaan myös pitää ongelmallisena. Ei ole nähtävissä mitään varsinaista syytä sille, miksi taksipalvelujen hintojen ja yleisten kuluttajahintojen tulisi kehittyä samassa tahdissa. Esimerkiksi taksipalvelujen kustannuskehitys ja kysynnässä tapahtuvat muutokset voivat johtaa siihen, että taksipalvelujen hinnat nousevat muita hintoja nopeammassa tahdissa, vaikka taksiyritysten välillä olisi intensiivistä hintakilpailua. Taksipalvelujen hinnat nousivat viime vuosikymmenten aikana selvästi yleisiä kuluttajahintoja nopeammin sekä Suomessa, jossa hinnat olivat säänneltyjä, että Ruotsissa, jossa hinnoittelu oli vapaata (ks. kuvio 1). Jos taksipalvelujen hinnat olisi Suomessa pidetty enimmäishintasääntelyllä kuluttajahintojen mukaisessa kehitystahdissa, olisi tällä todennäköisesti ollut merkittäviä vaikutuksia esimerkiksi taksipalvelujen saatavuuteen.

³⁵ LVM (2020). Taksipalvelujen hinnoittelun nykytilaa on käsitelty muistion alaluvuissa 5.1–5.3 (sivut 73–85).



Kuvio 1. Yleisen kuluttajahintaindeksin ja taksipalvelujen kuluttajahintojen kehitys Suomessa ja Ruotsissa vuosina 1990–2019. 1990=100. Lähteet: Tilastokeskus ja Statistics Sweden.

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

Taksihintojen kehityksen arviointia on vaikeuttanut se, että Liikenne- ja viestintävirastolla on ollut vaikeuksia saada osalta taksitoimialan toimijoilta tietoja taksimatkojen toteutuneista hinnoista. Tämä on ongelmallista, sillä Liikenne- ja viestintävirastolla on lakisääteinen velvoite seurata taksipalvelujen hintakehitystä ja arvioida tämän seurannan perusteella tarvetta enim- määshintojen asettamiselle. Välityskeskuksella on liikennepalvelulain 15 §:n 2 momentin no- jalla velvollisuus toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle kokonaissummat sen tiedossa ole- vista korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista. Kyseinen velvoite ei kuitenkaan ole riittävä hintakehityksen seurantaan, sillä se koskee vain välityskeskuksen tiedossa olevia korvauksia, eikä kokonaissummien perusteella ole mahdollista arvioida yksityiskohtaisesti palvelujen hintakehitystä. Tällä hetkellä viraston käytössä olevat tiedot eivät mahdollista hintakehityksen arviointia esimerkiksi erilaisissa palvelutyypeissä, eikä näiden tietojen pohjalta voida kohdistaa enimmäishintasääntelyä tiettyihin taksipalveluihin.

2.5 Muita korjaustarpeita

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

Taksinkuljettajan ajoluvan uusiminen

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

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

3 Tavoitteet

Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

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

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

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

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

Taksipalvelujen saatavuus

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

Harmaan talouden torjunta

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

Taksimatkoista verovalvontaa varten kerättävien tietojen määrittelyn tavoitteena on parantaa verovalvonnan toteuttamista varmistamalla, että kaikista taksikyydeistä on velvollisuus kerätä samat vähimmäistiedot sähköisessä muodossa riippumatta tietojen keräämiseen käytettävästä laitteesta, matkan luonteesta tai sen maksutavasta. Tietojen sähköisellä muodolla tuetaan sitä,

että viranomaiset saavat tehokkaan verovalvonnan edellyttämiä vertailutietoja verotussääntelyssä tarkoitetulla tavalla. Vähimmäistietojen keräys- ja säilytysvelvoitteella tuetaan myös yksittäisiin taksiryttäjiin kohdistettavien ajoittaisten verotarkastusten toteuttamista ja taksiryttäjiin tasapuolista verotuskohtelua. Vähimmäistietojen keräämiseen liittyvän taksimittareita sekä muita vastaavia laitteita ja järjestelmiä koskevan sääntelyn tavoitteena on, että jatkossa kaikista taksimatkoista saadaan riittävän kattavasti ja luotettavasti tietoja sähköisessä muodossa tehokkaan verovalvonnan toteuttamiseksi. Tavoitteena on myös varmistaa, että kuluttajat voivat luottaa mittareiden tuottamiin mittaustuloksiin, kun matkan hinta perustuu näihin tietoihin. Sääntelyllä ei kuitenkaan haluta liiaksi rajoittaa uusien teknologioiden käyttöä tarvittavien tietojen keräämisessä tai edellyttää taksimittarin käyttämistä kaikissa takseissa. Lisäksi tavoitteena on varmistaa, ettei Suomen kansallinen taksimittarisääntely ole ristiriidassa EU:n mittauslaitedirektiivin kanssa.

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

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

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

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

Taksipalvelujen hinnoittelu

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

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

Muut korjaustarpeet

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

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus

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

Tieto koulutuksen suorittamisesta voitaisiin koulutuksen suorittaneen hakemuksesta lisätä ajoluvulle Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin, josta tiedon koulutuksen suorittamisesta voisi tarkistaa samalla tavoin kuin ajolupatiedon.

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

Erillistä, myös käytännön harjoituksia sisältävää, koulutusta pidettiin parhaana keinona kuljettajien erityisryhmien kanssa toimimiseen liittyvän osaamistason parantamiseen. Kuljettajien vähimmäisosaamistason nostamisen puolestaan uskotaan parantavan erityisryhmien kokemusta taksipalveluiden turvallisuudesta, luotettavuudesta ja laadusta. Kuljettajakoulutuksen vähimmäistason sääntelemiseen lain tasolla sekä koulutusorganisaatioiden hyväksymismenettelyyn ja niiden viranomaisvalvontaan päädyttiin muun muassa siitä syystä, että viranomaisen valvoman koulutuksen katsottiin tukevan koulutuksen tasaisempaa laatua ja uskottavuutta. Laissa säädettyllä koulutuksen vähimmäisisällöllä pyritään helpottamaan myös julkisten hankintayksiköiden taksipalveluhankintoja. Mahdollisuus hyödyntää tiettyä lakisääteistä koulutusstandardia osana hankintojen laatuvaatimuksia voisi helpottaa hankintojen toteutusta sekä tarjousten vertailua verrattuna nykytilaan, jossa markkinoilla on tarjolla hyvin eritasoisia sekä sisältöisiä koulutuksia.

Koulutuksen suoritusmerkinnän sisällyttäminen viranomaisen ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin parantaa suoritusmerkinnän luotettavuutta ja antaa julkisen kontrollimahdollisuuden esimerkiksi silloin, kun koulutusta hyödynnetään julkisissa hankinnoissa. Viranomaisen ylläpitämän rekisterin avulla pyritään varmistumaan siitä, että koulutustietoihin liittyvästä tietosuojasta huolehditaan. Liikenneasioiden rekisteristä ei ole tarkoitus luovuttaa koulutuksen suorittaneiden tietoja massaluovutuksina, vaan tieto olisi tarkistettavissa samaan tapaan kuin kuljettajan ajolupatiedot.

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

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutusorganisaation hyväksyminen

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

Koulutusorganisaation hyväksymismenettelyllä, laissa säädetyillä hyväksymisen edellytyksillä mukaan lukien koulutusohjelman vahvistaminen, pyritään varmistumaan siitä, että koulutuksesta kiinnostunut taksikuljettaja saa vähintään tietyn tasoista ja sisältöistä koulutusta riippumatta siitä, minkä hyväksytyyn koulutusorganisaation koulutuksen hän suorittaa. Hyväksymismenettely ja siihen liittyvän valvontaprosessit antavat viranomaiselle mahdollisuuden tarvittaessa puuttua valvonnassa havaittuihin laiminlyönteihin tai epäkohtiin. Laissa säädetyin koulutusorganisaatioiden hyväksymismenettelyn arvioidaan parhaiten varmistavan myös sen, että tietyn standardin täyttävän koulutuksen järjestäminen pysyy jatkossakin avoimena kaikille vaatimukset täyttävälle koulutusorganisaatioille. Koulutusorganisaatioiden riittävä määrä tukee koulutuksen kattavaa alueellista tarjontaa ja koulutuksen hinnan pysymistä kilpailukykyisellä tasolla.

Taksikuljettajaa koskevat vaatimukset ja ajoluvan uusiminen

Esityksessä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto huomioisi ajoluvan myöntämistä tai uusimista harkitessaan tietyt sakkorekisteristä ilmenevät rikoslaissa rangaistavaksi säädetyt teot ajoluvan hakemista edeltäneen viiden vuoden sijasta vain kolmen vuoden ajalta. Lievennys koskisi vain tekoja, jotka ilmenevät sakkorekisteristä eli teko ei ole ollut niin vakava, että siitä olisi tuomittu vankeutta, jolloin siitä olisi tullut merkintä rikosrekisteriin. Ehdotus koskisi vain karenssijan muutosta eikä vaikuttaisi muulla tavalla laissa mainittujen tekojen arviointiin lupaa

myönnettäessä. Kyseiset teot muodostaisivat edelleen joko ehdottoman esteen ajoluvan saamiselle tai ajoluvan hakemisen yhteydessä arvioitaisiin, osoittaako teko kokelaan olevan ilmeisen sopimaton toiminaan taksinkuljettajana.

Liikenne- ja viestintävirasto saa tällä hetkellä tiedot oikeusrekisterikeskuksen hallinnoimasta sakkorekisteristä ainoastaan kolmen vuoden ajalta, minkä vuoksi sakkorekisteriin merkittyjen rikkomusten valvonta viiden vuoden ajalta ei ole käytännössä mahdollista.

Kulkuneuvon ajo-oikeudetta ajamiseen liittyvää karensiajan lyhentämistä puoltaa lisäksi se, että korkein hallinto-oikeus on vuonna 2018 antamassaan ratkaisussa³⁶ katsonut, että ehdoton este ajoluvan myöntämiselle viiden vuoden ajaksi myös teonkirjoon kuuluvan melko vähäisen ajoluparikkeen vuoksi saattaa olla ristiriidassa perustuslaissa turvatun elinkeinovapauden ja perusoikeuksien rajoittamisen suhteellisuusperiaatteen kanssa.

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

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

Taksinkuljettajan koe

Taksinkuljettajan kokeeseen liittyvät kuljettajien osaamisvaatimukset ja siihen liittyvä määräysenantovaltuus siirrettäisiin uuteen 25 a §:ään. Kokeen vaatimuksia täsmennettäisiin lisäämällä kokeeseen sisältyvien kysymysten aihealueiden vähimmäissisältö. Pykälässä tarkennettaisiin myös Liikenne- ja viestintäviraston roolia taksinkuljettajan kokeen järjestäjänä ja valvojana. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi selkeämmin lakisäädöksellä määritelty valtuus kehittää koetta ja sen järjestämistapaa, minkä uskotaan parantavan kokeen mahdollisuuksia arvioida kuljettajan kykyä toimia eri asiakasryhmien kanssa. Lakiin lisättäisiin myös uusi pykälä taksinkuljettajan kokeessa todetun vilpin seurauksista. Pykälässä säädettäisiin taksinkuljettajan kokeessa todetun vilpin todentamisesta sekä vilpin seuraamussääntelystä. Vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta sekä vilpin todentamisesta annettaisiin tarkentava Liikenne- ja viestintäviraston määräys. Seuraamussääntelyllä lakiin tuotaisiin aiemmin puuttunut mahdollisuus määrätä hallinnollisia seuraamuksia vilppiin syyllistyneille kuljettajakokelaille.

4.1.2 Taksipalvelujen saatavuus

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

³⁶ KHO:2018:85 [<https://www.kho.fi/fi/index/paatoksia/vuosikirjapaatokset/vuosikirjapaatos/1528105277252.html>].

4.1.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla

Taksikyydeistä kerättävät ja tallennettavat vähimmäistiedot

Taksikyydeistä verovalvontaa varten kerättävien tietojen kattavuuden ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi liikennepalvelulakiin lisättäisiin säännös siitä, mitä tietoja kaikista taksikyydeistä tulee vähintään kerätä ja tallentaa. Tietojen keräämiseen ja tallentamiseen tulisi käyttää ajoneuvolaissa määriteltyä laitetta tai järjestelmää. Vähimmäistiedot tulisi kerätä ja tallentaa riippumatta siitä, millaisella laitteella ne kerätään. Lisäämällä lakiin sääntelyä kaikista taksikyydeistä kerättävistä vähimmäistiedoista pyrittäisiin varmistamaan, että markkinoilla olevat erilaiset taksamittarit ja taksisovellukset tuottavat riittävät tiedot kaikista taksikyydeistä kattavaa verovalvontaa varten. Velvoite kerätä kaikista kyydeistä tietoja sähköisessä muodossa tukee samalla siirtymistä tulevaisuudessa laajemmin esimerkiksi sähköisiin kuitteihin, jotka olisivat keskeinen osa nykyistä ajantasaisempaa niin sanotun reaaliaikatalouden digitalisoitua talousjärjestelmää. Lakiin ehdotetaan otettavan myös informatiivinen viittaus tietojen säilyttämiseen olennaisesti vaikuttavaan lainsäädäntöön. Tällä halutaan varmistua siitä, että kaikki taksiliikenneluvan haltijat tai sellaisiksi hakeutuvat olisivat tietoisia tietojen keräämiseen ja säilyttämiseen liittyvistä keskeisistä velvoitteista.

Taksamittarit sekä muut laitteet ja järjestelmät

Taksamittareiden osalta esitetään, että taksamittaria tulisi käyttää, kun kyydin hinta perustuu matkan pituuden ja ajan mittaamiseen ajon aikana. Tällä pyritään varmistamaan, että kuluttaja voi luottaa mittaustiedon ja sen perusteella muodostuvan hinnan oikeellisuuteen. Taksamittarikaan ei täysin takaa sitä, että asiakkaalta perittävä hinta olisi täysin oikea³⁷, mutta se vähentää merkittävästi huijausten riskiä. Taksissa ei tarvitsisi olla taksamittaria, jos kyydistä on etukäteen sovittu kiinteä hinta. Tällaisissa kyydeissä kuluttajansuojan tarpeen ei katsota olevan yhtä korostunut, sillä kuluttajalla on tieto matkan hinnasta jo ennen matkan alkamista. Näissä kyydeissä ei ole katsottu tarpeelliseksi edellyttää laitetta tai järjestelmää, jota käytetään mittaustiedon tuottamiseen ja mittaustietoihin perustuvaan hinnan laskemiseen.

Jos taksissa ei ole taksamittaria, olisi taksissa käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, joka kerää ja säilyttää laissa edellytetyt tiedot. Kaikissa takseissa olisi siten oltava jatkossa jokin laite tai järjestelmä, joka mittaa matkan keston ja pituuden sekä tallentaa tiedot liikennöinnistä käytettävästä ajoneuvosta, ajon suorittaneesta kuljettajasta ja matkan ajankohdasta. Tämän myötä kaikista taksimatkoista kertyisi jatkossa sellaista tietoa, joka mahdollistaa tehokkaan verovalvonnan toteuttamisen. Muutos täyttäisi myös sen tavoitteen, että taksikyytejä voisi jatkossakin tarjota ilman, että autossa on taksamittari. Muun laitteen ja järjestelmän käyttötarkoitus ja siltä

³⁷ Taksamittareilla varustetuissa takseissa asiakkaita on mahdollista huijata esimerkiksi käyttämällä väärää taksoja tai valitsemalla asiakkaan näkökulmasta epätarkoituksenmukainen reitti. Tällaisista tapauksista on saatu muista maista tutkimusnäyttöä, ks. Balafoutas, L., Beck, A., Kerschbamber, R. & Sutter, M. (2013): What Drives Taxi Drivers? A Field Experiment on Fraud in a Market for Credence Goods. *Review of Economic Studies* 80(3), s. 876–891. [<https://doi.org/10.1093/restud/rds049>]; Liu, M., Brynjolfsson, E. & Dowlatabadi, J. (2018): Do Digital Platforms Reduce Moral Hazard? The Case of Uber and Taxis. NBER Working Paper No. 25015. [<https://www.nber.org/papers/w25015.pdf>].

edellytetyt ominaisuudet olisivat selvästi erilaiset kuin taksamittarin, jolloin nämä laitteet ja järjestelmät jäisivät mittauslaitedirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle eikä niillä tarvitsisi olla taksamittareilta vaadittuja ominaisuuksia.

Yritys- ja yhteisötunnus

Esityksessä ehdotetaan, että taksiliikennelupa voitaisiin jatkossa myöntää ainoastaan henkilölle, jolla on Y-tunnus. Myös luonnolliselta henkilöltä edellytettäisiin jatkossa Y-tunnusta ennen taksiliikenneluvan myöntämistä. Y-tunnusvaatimus parantaisi vero- ja lupavalvonnan edellytyksiä, kun seurannassa ja viranomaisten välisessä tietojen vaihdossa voitaisiin kattavasti hyödyntää yritysverotuksen seurannassa jo käytössä olevia järjestelmiä ja valvontatoimenpiteet voitaisiin kohdistaa taksiliiketoimintaa aidosti harjoittaviin yrityksiin. Vaatimuksen asettaminen jo luvan saamisen edellytykseksi olisi myös luvanhakijan kannalta selkeämpää.

Taksiliikennelupa-asiakirja ja ajoneuvossa esillä pidettävät tiedot

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

Taksivalaisin

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

Yrittäjäkoulutus

Taksiyrittäjien liiketoimintataitojen parantamiseksi taksiliikenneluvan saamisen edellytyksiin lisättäisiin velvoite osallistua yrittäjäkoulutukseen ja läpäistä yrittäjäkoe. Yrittäjäkoulutuksella annettaisiin alalle pyrkiville uusille yrittäjille tarpeellisia talous- ja liiketoimintataitoja sekä tietämystä keskeisimmistä yritystoiminnan velvoitteista. Muutoksella pyritäisiin korjaamaan etenkin Verohallinnon esivalmistelun aikana esille nostamaa epäkohtaa siitä, että taksiyrittäjien liiketoimintaosaaminen ja tietämys keskeisistä yritystoiminnan velvoitteista on heikentynyt, kun pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta luovuttiin. Laissa säädettäisiin aihealueista, joita kurssin opetussisältöön tulisi vähintään kuulua. Pakollinen yrittäjäkoulutus olisi ennen liikepalvelulakia

käytössä ollutta koulutusta selvästi suppeampi, jotta koulutuksen suorittamisesta ei syntyisi liian suurta alalle tulon kynnystä. Koulutuksen laajuuden rajaamisella, samoin kuin nimenomaisesti sallimalla koulutuksen suorittaminen verkkoympäristössä, on osaltaan pyritty vaikuttamaan taksiryittäjäksi hakeutuvan pakollisesta koulutuksesta maksamaan hintaan. Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin valtuus tarkempien kurssia ja koetta koskevien määräysten antamiseen. Koulutuksen ja kokeen järjestämisvastuu olisi ulkoisilla koulutusorganisaatioilla, joilla tulisi olla laissa määritelty Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

Vaatus yrittäjäkoulutuksen suorittamisesta ulotettaisiin myös niihin kuljettajiin, joille on jo myönnetty taksiliikennelupa aikavälillä 1.7.2018–31.12.2020. Näihin luvanhaltijoihin kohdistuvaa velvoitetta lievennettäisiin kuitenkin niin, että taksiliikenneluvan säilyttämiseksi luvan saaneiden kuljettajien tulisi oman valintansa mukaan ainoastaan joko osallistua yrittäjäkoulutukseen tai suorittaa hyväksytysti yrittäjäkoe.

Yrittäjäkoulutusvaatus ei koskisi niitä toiminnanharjoittajia, joiden kuljetustoiminta on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla.

4.1.4 Taksipalvelujen hinnoittelu

Taksipalvelujen hinnoittelun läpinäkyvyyteen ja kuluttajien riittämättömään tiedonsaantiin liittyviin ongelmiin esitetään ratkaisuksi sitä, että jatkossa taksin ikkunassa olisi esitettävä 10 kilometrin pituisen ja 15 minuuttia kestävän matkan (*esimerkkimatka*) hinta ja käytettävä tiettyä hinnoittelurakennetta, jos kyytiä ei ole tilattu etukäteen esimerkiksi puhelimella tai matkapuhelinsovelluksella. Tällaisissa kadulta tai taksitolpalta otettavissa kyydeissä matkan hinnan olisi perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan. Lisäksi matkasta voisi periä erillisen lähtömaksun ja muita lisämaksuja, jotka ovat etukäteen matkustajan tiedossa. Lisäksi esitetään, että jos esimerkkimatkan hinta ylittää Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä täsmennettävän esimerkkimatkan tason, tulisi matkan hinnasta sopia nimenomaisesti ennen matkan alkua. Jos hintaa ei ole sovittu nimenomaisesti, ei matkan hinta saisi ylittää Liikenne- ja viestintäviraston määrittämää esimerkkimatkan hintaa.

Näillä ehdotuksilla pyritään parantamaan asiakkaiden mahdollisuuksia arvioida taksimatkan kokonaishintaa kadulta tai taksiasemilta otettavissa kyydeissä. Ehdotus ei koskisi etukäteen tilattuja kyytejä tai kiinteähintaisia kyytejä, sillä näihin kyyteihin ei ole arvioitu liittyvän vastaavia haasteita hinnan arvioimisen suhteen. Taksin ikkunaan kiinnitetyn esimerkkimatkan hinnan avulla asiakkaan olisi mahdollista arvioida yhdellä vilkaisulla kokonaishinnan kokoluokkaa ja verrata suunta-antavasti tietyn taksin hintatasoa muihin takseihin. Näin voitaisiin välttyä siltä, että matkan hinta tulee asiakkaalle täytenä yllätyksenä matkan päätteeksi. Esimerkkimatkaksi esitetään 10 kilometrin ja 15 minuutin matkaa, joka on sama kuin mikä Ruotsissa on käytössä vastaavana esimerkkimatkana. Kyseisen esimerkkimatkan voidaan arvioida kuvaavan suhteellisen hyvin tyypillistä taksimatkaa³⁸ ja sen pohjalta voisi olla helpompi arvioida myös muunlaisten matkojen hintoja.

Hinnoittelurakenteen sääntelyllä pyritään puolestaan varmistamaan se, että esimerkkimatkan hinnat olisivat edes jollain tavalla vertailukelpoisia keskenään. Esimerkkimatkan hinta kuvastaa

³⁸ Vuoden 2016 valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan keskimääräinen taksimatka Suomessa on noin 13 kilometriä pitkä ja siihen kuluu noin 26 minuuttia. Liikenne- ja viestintävirasto: Henkilöliikennetutkimus. [<https://www.traficom.fi/fi/hlt?active=0&limit=20&offset=0>].

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

Esimerkkimatkan hinta ja hinnoittelurakenteen sääntely eivät todennäköisesti poista kaikkia hintaan liittyviä epävarmuuksia. Esimerkiksi Ruotsissa tehdyn kyselytutkimuksen perusteella vain joka kolmas ilmoitti kykenevänsä arvioimaan matkan kokonaishinnan vastaavan esimerkkimatkan hinnan avulla ja 40 prosenttia vastaajista ei edes lue esimerkkimatkan hintatietoa. Vain noin kaksi kolmasosaa ylipäättään tiesi, että taksiyritysten tulee ilmoittaa hintatietonsa näkyvästi autossa.³⁹ Toisaalta Suomessa tehdyn kyselytutkimuksen mukaan vain kolmasosa vastaajista piti taksihintojen vertailtavuutta ongelmana. Esimerkkimatkan hinta voisi parantaa hintojen vertailtavuutta etenkin kaupungeissa, joissa takseja on tyyppillisesti enemmän valittavana kuin pienemmissä taajamissa tai taajamien ulkopuolella.

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

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

³⁹ Transportstyrelsen (2017): Prissättning/-information vid taxiresor. [<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/prissattning-prisinfo-taxiresor--2017.pdf>].

myötä enimmäishintasaäntelyn tarpeen arviointi kytkeytyisi hintojen kohtuullisuuden arviointiin palvelun tuotantokustannusten kautta ja ongelmallinen yhteys yleiseen kuluttajahintaindeksiin poistuisi.

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

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

Taloudelliset vaikutukset

Taksinkuljettajien koulutukseen ja kokeisiin liittyvillä ehdotuksilla olisi jonkin verran taloudellisia vaikutuksia taksialalla toimiville ja sinne pyrkiville kuljettajille. Ehdotetulla erityisryhmien kuljettajakoulutuksella ei arvioida olevan suoria taloudellisia vaikutuksia toimialan kuljettajiin, sillä se olisi vapaaehtoinen, eikä olisi ajoluvan saamisen välttämätön edellytys. Ehdotuksella saattaa kuitenkin olla epäsuoria taloudellisia vaikutuksia toimialan kuljettajiin, jos julkiset hankintayksiköt alkaisivat käyttää laissa säädettyä koulutusstandardia osana hankintojensa laatuvaatimuksia. Tällöin koulutuksen käyminen saattaisi muodostua tosiasiallisesti välttämättömäksi niille kuljettajille, jotka ajavat esimerkiksi Kelan ja kuntien tukemia kyytejä. Lähes jokainen julkinen hankintayksikkö asettaa hankkimilleen tai kuljetuksille jonkinlaisia laatuvaatimuksia, ja on todennäköistä, että laissa säädetty kuljettajakoulutus tulisi jossakin muodossa osaksi julkisia hankintoja. Karkean viranomaisarvion mukaan noin 6 000–7000 taksinkuljettajaa toimii erityisryhmien kanssa lähes päivittäin, ja joutuisi todennäköisesti käymään koulutuksen, jos hankintayksiköt alkavat laajamittaisesti edellyttämään koulutusstandardia osana laatuvaatimuksia.

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

Jotta tieto koulutuksen suorittamisesta olisi julkisesti tarkistettavissa liikenneasioiden rekisteristä, koulutuksen suorittaneen tulisi hakea koulutuksen suoritusmerkintää Liikenne- ja viestintävirastolta. Järjestelmäteknisistä syistä suoritusmerkinnän hakeminen tarkoittaisi käytännössä ajoluvan hakemista, minkä yhteydessä ajoluvulle lisättäisiin koulutuksen suorittamista osoittava

erityisehto. Samalla koulutuksen suorittanut saisi ajolupakortin, johon koulutuksen suorittaminen on merkitty. Uusi ajolupakortti tai voimassaolevan ajoluvan kaksoiskappale kustantaisi suoritusmerkintää hakevalle 45 euroa. Myös niiden kuljettajien, jotka ovat suorittaneet ainoastaan erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön osuuden aikaisemmin suoritettuna lakisääteisen kuljettajakoulutuksen perusteella, tulisi hakea uutta ajolupaa, jolloin myös heihin kohdistuisi 45 euron kustannus. Taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä. Erityisehdon lisääminen ajoluvulle ei vaikuttaisi ajoluvan voimassaoloaikaan.

Tässä esityksessä ehdotetaan, että taksinkuljettajan ajolupa olisi mahdollista uusida aikaisintaan kuusi kuukautta ennen voimassa olevan ajoluvan päättymistä. Mikäli voimassa olevan ajoluvan haltija suorittaisi koulutuksen ja hakisi suoritusmerkintää aikaisintaan kuusi kuukautta ennen voimassa olevan ajoluvan vanhentumista, hän voisi samalla uudistaa ajolupansa, eikä hänelle tulisi ajoluvan kaksoiskappaleesta lisäkustannuksia. Uudet alalle tulijat voisivat suorittaa vapaaehtoisen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen jo ennen ajoluvan hakemista, jolloin he voisivat saada suoritusmerkinnän ensimmäiselle ajoluvulle ilman ylimääräisiä uusimiskustannuksia.

Hallituksen esityksen jatkovalmistelussa on vielä tarkoitus selvittää mahdollistavatko liikenne- ja viestintäviraston nykyiset järjestelmät kohtuullisin kustannuksin ja tietosuojatarpeet huomioiden muita kuin yllä kuvattuja ajoluvan hakemisprosessiin liitettyjä teknisiä ratkaisuja, joilla voitaisiin vähentää koulutustietojen rekisteröinnistä ja tarkastusmahdollisuudesta toimijoille aiheutuvia hallinnollisia kustannuksia.

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

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksella saattaisi olla taloudellisia vaikutuksia markkinoilla tällä hetkellä toimiviin, vapaaehtoista kuljettajakoulutusta tarjoaviin koulutusorganisaatioihin. Uusi koulutusmuoto tuo näille toimijoille mahdollisuuden laajentaa liiketoimintaansa. Järjestämiskustannukset tai sen kysyntä ei kuitenkaan ole tiedossa, joten taloudellisten vaikutusten suuruutta ei ole pystytty arvioimaan. Liiketoiminnan aloittamiseen liittyy vähäisiä kustannuksia. Esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirastolta saatava kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen hyväksyntä maksaa nykyään 120 euroa, joka vastannee kohtuullisen tarkasti myös uuden hyväksynnän kustannusta. Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän hankkimisesta aiheutuvat suorat kustannukset eivät olisi siten merkittäviä.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettaja- ja yrittäjäkoulutusta tarjoavien koulutusorganisaatioiden hyväksymiseen liittyvillä tehtävillä olisi vähäinen vaikutus Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan. Koulutusorganisaation hyväksymishakemusten käsittely sijoittaisi Liikenne- ja viestintäviraston resursseja ensimmäisen vuoden aikana arviolta 0,1 henkilötyövuotta. Hyväksytyjen koulutusorganisaatioiden valvonnan arvioidaan hoituvan Liikenne- ja viestintäviraston nykyisillä resursseilla osana nykyisiä valvontatehtäviä. Varsinaisen kentällä tapahtuvan koulutusorganisaatioiden valvonnan suorittaisi Ajovarma Oy sopimusperusteisesti. Liikenne- ja viestintävirasto huolehtisi valvonnan perusteella ilmenevien epäkohtien tarkemmasta selvittämisestä

sekä tarvittavista jatkotoimista. Liikenne- ja viestintävirastolle koulutusorganisaatioiden valvonnasta seuraavat kustannukset olisivat suuruusluokaltaan noin 7 500 euroa vuodessa. Uudistus ei lisäisi tältä osin Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarvetta nykyisestä. Taksinkuljettajan kokeeseen tehtävät muutokset edellyttävät Liikenne- ja viestintävirastolta taksinkuljettajan kokeen kattavaa uudistamista ja ajantasaisuuden varmistamista erityisesti erityisryhmien kuljetusosaamisen näkökulmasta, mikä lisää viraston työmäärää. Esitetyllä erityisryhmien kuljettajakoulutuksella tai taksinkuljettajiin kohdistuvien vaatimusten muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Tieto koulutuksen käymisestä merkittäisiin ajolupatietoihin liikenneasioiden rekisteriin, mikä hoituisi nykyisillä Liikenne- ja viraston resursseilla.

Vaikutukset turvallisuuteen

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

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

Vaikutukset työllisyyteen

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

Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

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

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

Koska oikeusrekisterikeskus luovuttaa tietoja sakkorekisteristä vain kolmen vuoden ajalta, Liikenne- ja viestintävirasto ei ole tälläkään hetkellä käytännössä pystynyt tarkistamaan sakkorekisterin tietoja kolmea vuotta pidemmältä ajalta. Ehdotettu muutos käytännössä vain vahvistaisi

Liikenne- ja viestintäviraston nykyisen käytännön. Ajoluvan edellytyksen muutoksella ei siten arvioida olevan myöskään merkittäviä vaikutuksia turvallisuuteen.

4.2.2 Taksipalvelujen saatavuus

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

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

4.2.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla

Taloudelliset vaikutukset

Yritysvaikutukset. Harmaan talouden torjunnan helpottamiseen tähtäävillä ehdotuksilla olisi jonkin verran vaikutuksia yritysten kustannuksiin. Velvoite käyttää taksissa joko taksamittaria taikka muuta laitetta tai järjestelmää, joka tallentaa tiedot taksimatkasta, aiheuttaa kustannuksia sellaisille yrityksille, joilla ei vielä ole vaatimukset täyttävää laitetta tai järjestelmää. Tällaisten toimijoiden tarkka määrä ei ole tiedossa, mutta virkamiesarvion mukaan sellaisia toimijoita on korkeintaan joitakin satoja. Veloitteesta aiheutuvat kustannukset riippuvat toisaalta siitä, kuinka yritys hinnoittelee taksipalvelunsa ja toisaalta siitä, millaisen laitteen tai järjestelmän yritys päätyy hankkimaan. Koska matkaan ja aikaan perustuva hinnoittelu on toimialalla yleisesti käytössä, voidaan arvioida valtaosan toimijoista päätyvän taksamittarin hankintaan. Alalla tyypillisesti käytössä olevien, mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävien taksamittareiden hankinta- ja asennushinta lisälaitteineen on yhteensä noin 2 000 euroa. Laitteiden leasinghinnat lähtevät valmistajasta riippuen noin 60–100 eurosta kuukaudessa. Kyydinvälitysalustoihin liittyminen ei välttämättä maksa mitään, mutta alustat perivät tyypillisesti provisiota välittämistään kyydeistä. Provisiomaksut voivat olla jopa viidenneksen matkan hinnasta.

Myös taksivalaisimen hankinnasta ja asennuksesta arvioidaan aiheutuvan yrityksille jonkin verran kustannuksia. Taksivalaisimien hinnat vaihtelevat noin 200 eurosta ylöspäin. Asennuksesta ei välttämättä synny kuluja, sillä taksivalaisimen asentaminen suoritetaan yleensä muiden taksilaittevarustelujen yhteydessä ja laiteasennukset voivat sisältyä myös ajoneuvon hankintahintaan. Viranomaisten karkean arvion mukaan noin 500–1 000 taksiryttäjää toimii tällä hetkellä ilman taksivalaisinta.

Taksiliikenneluvan saamiseen edellytyksiin palautuva vaatimus ryttäjäkoulutuksen käymisestä lisäisi yritysten kustannuksia. Ryttäjäkurssin hinta riippuisi siitä, toteutetaanko vaaditut koulutuspäivät läsnäoloa vaativina vai verkkoympäristössä toteutettavana etäopetuksena. Etäopetuksena suoritettavan kolmipäiväisen kurssin hinnaksi arvioidaan tulevan vähintään 150–300 euroa ja kokeeseen osallistumisen arvioidaan maksavan noin 100 euroa. Koulutuksen ja kokeeseen

osallistumisen lopullinen asiakashinta määräytyy markkinoilla. Hintaan vaikuttaa muun muassa se, millaisia tarkentavia määräyksiä Liikenne- ja viestintävirasto antaa koulutuksesta sekä siihen sisältyvän kokeen sisällöstä, arvosteluperusteista ja toteutuksesta, minkä vuoksi yrittäjäkoulutuksen tarkkaa kustannusta ei ole mahdollista vielä arvioida. Velvoite yrittäjäkoulutuksen käymisestä koskisi uusia luvanhakijoita sekä niitä, jotka ovat saaneet taksiliikenneluvan 1.7.2018–31.12.2020 välisenä aikana eivätkä ole suorittaneet pakollista yrittäjäkoulutusta. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan alalla on tällä hetkellä noin 4 000 luvanhaltijaa, joita koskisi velvollisuus taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen suorittamiselle.⁴⁰ Kustannus luvan jo saaneille toimijoille jää kuitenkin pienemmäksi, sillä heidän ei tarvitsisi suorittaa sekä koulutusta että siihen liittyvää koetta, vaan heillä olisi mahdollisuus osallistua joko pelkästään kolmipäiväiseen koulutukseen tai suorittaa siihen liittyvä koe hyväksytysti.

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

Vaikutukset julkiseen talouteen. Harmaan talouden torjunnan helpottamiseen tähtäävillä toiminnoilla 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 taksiryrittäjien tietoja julkisista velvoitteista kuten veroista ja eläkkeistä. Siten toimenpiteillä voidaan arvioida olevan verojen maksua lisäävä vaikutus.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Harmaan talouden torjunnan helpottamiseen tähtäävillä toimenpiteillä olisi vaikutuksia myös Liikenne- ja viestintäviraston sekä Verohallinnon toimintaan. Uuden taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen myötä Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi tehtäväksi hyväksyä yrittäjäkoulutuksen järjestämisestä vastaavat koulutusorganisaatiot sekä huolehtia kokeiden ja koulutusorganisaatioiden koulutuksen valvonnasta. Esityksen ei arvioida lisäävän Liikenne- ja viestintäviraston nykyistä työmäärää. Esitys saattaa lisätä viraston hyväksymismenettelystä aiheutuvaa työ-

⁴⁰ Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen on kesään 2020 mennessä myönnetty yhteensä lähes 6 000 uutta taksiliikennelupaa. Osa uusista luvan haltijoista on kuitenkin käynyt yrittäjäkurssin liikennepalvelulakia edeltäneen taksiliikennelain aikana osana taksiluvan hakuprosessia, mutta ei ole tuolloin saanut omaa taksilupaa taksilupien määräsaantelyn vuoksi.

määrää loppuvuonna 2020, jos uusi koulutusvaatimus kannustaa toimijoita hakemaan lupia ennen kuin uudet vaatimukset astuvat voimaan. Lupahakemusten määrä voi kasvaa loppuvuodesta, koska ennen uudistuksen voimaantuloa luvan saaneille ehdotetaan laissa lievennystä, jonka perusteella heillä olisi mahdollisuus suorittaa joko pelkkä koulutus tai koe.

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

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

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

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

Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.

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

4.2.4 Taksipalvelujen hinnoittelu

Taloudelliset vaikutukset

Kotitalouksien näkökulmasta taksirytyksiin kohdistuva velvoite asentaa takseihin esimerkkimatkan hintaa osoittavat hintatarrat voi tarkoittaa sitä, että taksimatkan hinta on helpommin etukäteen arvioitavissa ja riski maksaa kyydistä poikkeuksellisen korkea hinta vähenee. Niin sanotun ryöstöhinnoittelun riskiä vähentää myös se, että poikkeuksellisen korkeahintaisista kyydeistä olisi sovittava nimenomaisesti ennen matkan alkua. Ruotsissa, jossa myös edellytetään

esimerkkimatkan hinnan ilmoittamista ja matkan enimmäishinnasta sopimista, jos esimerkkimatkan hinta ylittää tietyn tason, näyttää sääntely johtaneen siihen, ettei markkinoilla ole enää käytännössä lainkaan poikkeuksellisen kalliita vertailuhintoja ilmoitettavia takseja.⁴¹ Suomessa noin joka neljäs kuluttaja kokee saavansa tällä hetkellä liian vähän informaatiota matkan hinnasta ennen matkan alkua⁴², ja esitetty muutos voisi parantaa heidän mahdollisuuksiaan saada hinnasta riittävä käsitys ennen taksiiin nousemista. Esimerkkimatkan hinta voisi myös helpottaa edullisempien taksien tunnistamista, mikä voisi johtaa pieniin säästöihin.

Esimerkkimatkan hintojen ilmoittaminen saattaa lisätä yritysten välistä hintakilpailua, mikä laskee yleisesti kuluttajahintoja ja pienentäisi yritysten voittoja.⁴³ Toisaalta lisääntyneellä hintainformaatiolla saattaa olla myös hintoja kohottava vaikutus, koska yritysten on helpompi jäljitellä toistensa hintatasoa. Lisääntynyt hintainformaatio saattaa myös lisätä kuluttajien luottamusta taksipalveluja kohtaan ja siten lisätä niiden kysyntää. Esimerkkimatkan hintojen ilmoittamisen vaikutusta taksipalvelujen hintatasoon ja kysyntään on vaikea arvioida määrällisesti.

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

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

Velvoite asentaa taksien ikkunaan uudet esimerkkimatkan hinnan osoittavat hintatarrat tai muut vastaavat merkintätavat aiheuttavat vähäisiä kustannuksia toimialan yrityksille. Liikenne- ja

⁴¹ Transportstyrelsen (2017), s. 12–13. Kyseisen selvityksen mukaan yli 350 kruunun esimerkkimatkan hintoja ei esiinny käytännössä lainkaan, vaikka niitä oli vielä vuonna 2010 peräti 43 prosentilla takseista.

⁴² Liikenne- ja viestintävirasto (2020b), s. 45.

⁴³ Hintainformaation lisäämisen vaikutuksia taksipalvelujen hintoihin ei ole tiettävästi tutkittu. Tällaista tutkimusta on kuitenkin olemassa muilta toimialoilta. Esimerkiksi Yhdysvalloissa terveydenhuoltopalvelujen hintainformaation lisäämisen on havaittu johtaneen hintojen laskuun. Brown, Z. (2019): Equilibrium Effects of Health Care Price Information. *The Review of Economics and Statistics* 101(4), s. 699–712. [https://doi.org/10.1162/rest_a_00765] Vesilaskujen lisääntyneen hintainformaation on puolestaan havaittu kasvattavan kysynnän hintajoustoa, eli kuluttajien herkkyyttä muuttaa kulutustaan hintatason muuttuessa. Gaudin, S. (2006): Effect of price information on residential water demand. *Applied Economics* 38(4), s. 383–393. [<https://doi.org/10.1080/00036840500397499>].

viestintävirasto on arvioinut, että ajoneuvoon tarralla kiinnitettävän hintamerkinnän kappale-hinta on pohjamateriaalivalinnoista riippuen enintään 10–15 euroa.⁴⁴ Liikenneluvan haltijoilla on käytössään noin 14 000 taksikäyttöön rekisteröityä ajoneuvoa, joista valtaosaa uusi velvoite koskisi, joten velvoitteen kokonaiskustannukset olisivat arvioitujen kappalehintojen perusteella noin 100 000–200 000 euroa. Myös ehdotettu säännös velvoitteesta toimittaa hintoihin liittyviä tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle aiheuttaa yrityksille jonkin verran hallinnollista taakkaa. Hallinnollisen taakan suuruus riippuu siitä, millaisia tietoja ja missä muodossa yrityksiä velvotetaan toimittamaan. Nämä seikat määräytyvät lopullisesti vasta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä, joten velvoitteesta aiheutuvia kustannuksia ei ole ollut vielä mahdollista arvioida.

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

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

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

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

Vaikutukset yhdenvertaisuuteen

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

⁴⁴ Liikenne- ja viestintävirasto (2019): Taksimatkasta matkustajalle ilmoitettavat tiedot ja hintatietojen esilläpito. Perustelumuihistio. 2.12.2019, s. 2. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Perustelumuihistio_FI.pdf]. Hinta-arviot perustuivat tarravalmistajilta saatuihin arvioihin.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

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

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

Pelkästään ajo-oikeudetta ajoa koskevaa vaihtoehtoa ei päädytty esittämään, koska sakkorekisteritietojen luovuttamisaikaan liittyvä peruste koskee samalla lailla kaikkia sakkorekisteriin merkittyjä tekoja. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain esitöissä kolmen vuoden luovutusaikaa perusteellaan sillä, ettei vähäpätöisen sakkorangaistuksen tulisi voida vaikuttaa pitkäaikaisesti esimerkiksi luotettavuudesta tai soveltuvuudesta tehtäviin selvityksiin ja arviointeihin. Sakkorekisteriin tallennetaan tietoja ensisijaisesti täytäntöönpanoa varten, eikä niiden säilyttämistä pitkään täytäntöönpanon päättymisen jälkeen voi pitää perusteltuna.⁴⁵ Myös tästä syystä on arvioitu, että muutos on perusteltua ulottaa koskemaan kaikkia sakkorekisteriin merkittyjä tekoja.

Taksinkuljettajan kokeessa todetun vilpin seuraamussääntely. Taksinkuljettajan kokeessa todetun vilpin seuraamussääntelyn valmistelussa pohdittiin eripituisia karenssiaikoja, joiden aikana vilppiin syyllistynyt olisi estynyt osallistumaan taksinkuljettajan kokeeseen. Vaihtoehtoisina karenssiaikoina oli esillä kuusi, kolme ja yksi kuukautta. Valmistelussa päädyttiin ehdottamaan kolmen kuukauden karenssiaikaa. Kuuden kuukauden karenssin arvioitiin vaikuttavan liian ankarasti vilppiin syyllistyneen mahdollisuuksiin harjoittaa elinkeinoa, kun taas yhden kuukauden karenssin pelotevaikutuksella ei arvioitu olevan merkittävää muutosta nykytilaan. Vilpin seuraamussääntelystä säätämättä jättämistä ei pidetty tarkoituksenmukaisena vaihtoehtona. Vilppiin syyllistyminen on yleistynyt merkittävästi liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen eikä nykyisen sääntelyn katsota antavan riittäviä keinoja vilppiyriyten vähentämiseksi ja testattavan osaamisen hankkimiseen kannustamiseksi.

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus. Valmistelun aikana harkittiin, tulisiko erityisryhmien kuljettajakoulutus asettaa kaikille pakolliseksi taksinkuljettajan ajoluvan edellytykseksi. Säädöshankkeen esivalmistelun aikana laaditun arviomuiston lausuntokierroksella

⁴⁵ HE 218/2001 vp s. 60

etenkin erityisryhmien etujärjestöt esittivät, että lakiin tulisi palauttaa pakolliset koulutusvaatimukset, jotka sisältäisivät myös erityisryhmien kanssa toimimiseen liittyvää koulutusta.

Tähän vaihtoehtoon ei kuitenkaan päädytty, koska kaikkia ajoluvan hakijoita koskeva pakollinen erityisryhmien kuljetuksia koskeva koulutus saattaisi nostaa alalle tulon kynnystä liiaksi. Se voisi poistaa liikennepalvelulailla saavutettuja positiivisia vaikutuksia esimerkiksi työllisyyteen ja heikentää palvelujen saatavuutta juuri niillä alueilla, joilla jo nyt on pulaa kuljettajista. Myös osassa arviomuistioon annetuissa lausunnoissa katsottiin, että uudistuksessa tulisi panostaa niiden kuljettajien ammattitaidon parantamiseen, jotka tosiasiallisesti kuljettavat erityisryhmiin kuuluvia matkustajia. Palvelujen saatavuuden kannalta pidettiin näidenkin kuljettajien kohdalla parempana vaihtoehtona vapaaehtoista koulutusta kuin koulutuksen asettamista ajoluvan saamisen edellytykseksi. Vaatimus pakollisen erityisryhmien palvelemista tukevan kuljettajakoulutuksen käymisestä voisi olla myös elinkeinovapauden kannalta haasteellinen, sillä osa kuljettajista ei toimi erityisryhmien kuuluvien henkilöiden kanssa tai heillä on erityisryhmiin kuuluville suunnattuja kuljetuksia vain hyvin harvoin. Taksinkuljettajan ajoluvan saaminen edellyttää edelleen taksinkuljettajan kokeen suorittamista ja kokeessa arvioidaan myös kuljettajan kykyä toimia erityisryhmiin kuuluvien kanssa. Koetta ehdotetaan tässä esityksessä myös kehitettävän entistä enemmän erityisryhmiin kuuluvien tarpeita huomioivaan suuntaan, minkä tavoitteena on osaltaan parantaa kaikkien taksinkuljettajien kykyä toimia erityisryhmiin kuuluvien kanssa.

Valmistelun aikana pohdittiin myös vaihtoehtoa, jossa olisi asetettu pakollinen erityisryhmien tarpeisiin liittyvä koulutusvaatimus ainoastaan niille kuljettajille, jotka suorittavat ajoja esteettömillä ajoneuvoilla⁴⁶. Jatkoarvioinnissa kuitenkin tunnistettiin, että valtaosa erityisryhmiin kuuluvista asiakkaista käyttää tavallisilla henkilöautoilla operoivia taksipalveluita. Lisäksi pelkästään esteettömien ajoneuvojen kuljettajiin kohdistettu pakollinen koulutusvaatimus vaikeuttaisi todennäköisesti esteettömien kuljetusten kuljettajien rekrytointia ja kuljettajien sijaistamista. Se johtaisi todennäköisesti erityisesti esteettömien palveluiden tuotantokustannusten nousuun, mikä voisi pahimmillaan vähentää esteettömien taksipalveluiden määrää markkinoilla.

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

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

⁴⁶ Esteettömillä ajoneuvoilla tarkoitetaan tässä Autojen ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista annetun Liikenteen turvallisuusviraston määräyksen ([TRAFL/437519/03.04.03.00/2017](https://www Trafal.fi/437519/03.04.03.00/2017)) mukaisia ajoneuvoja.

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

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

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

Koulutusorganisaatioiden hyväksyminen. Taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen sekä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen järjestämiseen vaadittaisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä. Valmistelun aikana harkittiin, tulisiko kuljettajakoulutus järjestää yksityisten koulutusorganisaatioiden sijaan viranomaisvetoisesti. Jatkoarvioinnissa kuitenkin päädyttiin siihen, että

muiden kuin viranomaisvetoisten koulutusorganisaatioiden kautta pystytään varmistamaan maantieteellisesti kattavampi palvelutarjonta sekä riittävä koulutuskapasiteetti hyödyntämällä markkinoilla jo olevaa osaamista ja koulutusjärjestelmiä. Liikenne- ja viestintäviraston lailla ja määräyksillä säännelty hyväksymismenettely varmistaisi kuitenkin sen, että järjestelyssä säilytetyt viranomaiskontrollit.

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

5.1.2 Taksipalvelujen saatavuus

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

5.1.3 Harmaan talouden torjunta taksialalla

Taksimatkasta kerättävät ja tallennettavat vähimmäistiedot. Kaikista taksikykydeistä kerättävien ja säilytettävien vähimmäistietojen määrittely laissa on nähty valmistelussa välttämättömänä verotuksen jälkivalvontaa parantavana keinona. Lakiin sisällytettäväksi ehdotettavat vähimmäistiedot kerätään verovalvonnan tarkoituksiin, joten tietosisältö on määritelty Verohallinnon esittämien tietotarpeiden pohjalta. Vähimmäistietojen määrittelyä Verohallinnon esittämää laajemmaksi ei harkittu.

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

Taksamittarit sekä muut vastaavat laitteet ja järjestelmät. Taksamittareiden sekä muiden laitteiden ja järjestelmien sääntelyn osalta valmistelun aikana on harkittu erilaisia tapoja määrittää taksamittarin mittaustehtävä, eli käytännössä se, milloin taksamittaria olisi käytettävä. Ajon aikana tapahtuvaan mittaukseen pohjautuvan hinnan määrittämisen lisäksi vaihtoehtona on ollut myös sellainen ratkaisu, jossa velvoite käyttää taksamittaria olisi sidottu tilanteisiin, jossa taksi otetaan kadulta tai taksiasemalta, jolloin muissa tilanteissa matkan aikana tapahtuvaan mittaukseen pohjautuvassa hinnan määrittämisessä olisi voinut käyttää myös esimerkiksi erilaisia matkapuhelinsovelluksia. Tämän toimenpiteen ongelmana pidettiin sitä, että tällaisessa ratkaisussa olisi jouduttu yksityiskohtaisesti säätämään muiden laitteiden ja järjestelmien ominaisuuksista, jotta hinnoittelun pohjana olevien mittaustietojen luotettavuudesta voitaisiin varmistua. Jos muut laitteet ja järjestelmät osallistuisivat hinnan määrittämiseen, ei voitu sulkea pois sitä mahdollisuutta, että ne katsottaisiin myöhemmin mittauslaitedirektiivissä tarkoitettuiksi taksamittareiksi, jolloin niiden tulisi täyttää direktiivin vaatimukset. Taksamittareilla ja muilla laitteilla ja järjestelmissä on selkeämmin eri käyttötarkoitus, kun taksamittareiden tehtävä kytketään matkan aikana tapahtuvaan mittaukseen.

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

Taksamittareiden sekä muiden vastaavien laitteiden ja järjestelmien sääntelyyn tehtävien muutosten vaihtoehtoja on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön taksisääntelyn toimitusta käsittelevässä arviomuistiossa.⁴⁷

Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset. Valmistelun aikana harkittiin myös vaihtoehtoa, jossa taksiliikennelupa olisi ollut mahdollista peruuttaa, jos luvanhaltija ei olisi hankkinut Y-tunnusta tietyn ajan kuluessa luvan myöntämisestä. Taksiliikenneluvan peruuttamismahdollisuus katsottiin kuitenkin sekä verovälön että liikennelupavalvonnan kannalta vähemmän tehokkaaksi ja hallinnollisesti työläemmäksi kuin Y-tunnuksen asettaminen luvan saamisen edellytykseksi. Y-tunnuksen asettaminen luvan myöntämisen edellytykseksi on yleisesti tavantomaisempi tapa luvanvaraisten elinkeinon osalta kuin ilmoittaa luvan hankkimisesta jälkikäteen kaupparekisteriin. Luvan peruuttamista jälkikäteen pidettiin huonompana vaihtoehtona myös perustuslain suojaaman elinkeinonvapauden näkökulmasta. Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttavana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin luvan epäämistä.⁴⁸

⁴⁷ LVM (2020), s. 65–68.

⁴⁸ PeVL 13/2014 vp, s. 3.

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

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

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

Taksivalaisin. Taksien tunnistettavuuden ja sen myötä viranomaisvalvonnan edellytysten parantamiseksi valmistelussa arvioitiin taksivalaisimelle vaihtoehtoisina ratkaisuna ensinnäkin lausuntokierroksella ehdotettuja erivärisiä tai erilaisia rekisterikilpiä sekä erilaisia tunnustarroja ja teippauksia taksiautoihin. Taksien rekisterikilpiä koskeva erityissääntely aiheuttaisi Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan merkittävästi suuremmat hallinnolliset kustannukset muun muassa kilpien rekisteröintiä ja niiden valmistamista koskevasta menettelystä. Tämä edellyttäisi virastolle myös pidempää valmistautumisaikaa. Valmistelussa arvioitiin myös, että eriväriset rekisterikilvet olisivat muun muassa osa-aikaisen yrittäjyyden kannalta monimutkaisempi vaihtoehto kuin taksivalaisin. Helposti irrotettava taksivalaisin mahdollistaa edelleen osa-aikaisen taksiryrittäjyyden ja erilaiset kuljetukset.

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

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus. Valmistelussa päädyttiin esittämään, että taksiliikenneluvan saamisen edellytyksenä on sekä yrittäjäkoulutuksen käyminen että yrittäjäkokeen suorittaminen. Vaihtoehtoina harkittiin myös velvoitetta joko yrittäjäkurssin käymisestä tai -kokeen suorittamisesta. Pelkällä kokeella tai kurssin läsnäolovelvoitteella ei kuitenkaan arvioitu olevan

riittävästi vaikutusta alalle tulevien yrittäjien liiketoiminta- tai taloushallinto-osaamiseen. Valmistelussa tunnistettiin riski, että näillä vaihtoehdoilla ei välttämättä pystyittäisi saavuttamaan uusien yrittäjien yrittäjäosaamisen kasvattamiseen liittyviä tavoitteita ja ne voisivat muodostua pelkästään hallinnolliseksi tai taloudelliseksi rasitteeksi.

Yrittäjäkoulutussäätelyyn ehdotetaan siirtymäaikaa yrittäjäkoulutuksen hankkimiseen niille luvanhaltijoille, jotka ovat saaneet taksiliikenneluvan 1.7.2018 – 31.12.2020 välisenä aikana eivätkä ole suorittaneet aiemmin pakollista yrittäjäkoulutusta. Toimenpiteen valmistelun aikana pohdittiin, pitäisikö yrittäjäkoulutusvelvoitteen koskea vasta vuoden 2021 alusta myönnettäviä taksiliikennelupia. Valmistelun aikana arvioitiin, että markkinoilla säilyisi tällöin merkittävä määrä luvanhaltijoita, joilla ei olisi minkäänlaista koulutusta yrittäjänä toimimisesta ja siihen liittyvien velvoitteiden hoitamisesta. Liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen uusia taksiliikennelupia on myönnetty kesään 2020 mennessä lähes 6000 kappaletta. Pakollisen yrittäjäkoulutuksen poistumisen on arvioitu heikentäneen nimenomaan 1.7.2018 jälkeen alalle tulleiden kuljettajien liiketoimintaosaamista ja osaltaan lisänneen verovelvoitteiden laiminlyömisestä riskiä. Ilman näihin yrittäjiin kohdistuvaa koulutautumisvelvoitetta yrittäjäkoulutukselle ehdotuksessa asetettuja tavoitteita ei katsottu voitavan saavuttaa. Näihin taksiliikenneluvanhaltijoihin kohdistuvaa velvoitetta lievennettäisiin kuitenkin niin, että luvan saaneet kuljettajat voisivat oman valintansa mukaan ainoastaan joko osallistua koulutukseen tai suorittaa hyväksytysti yrittäjäkokeen.

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

5.1.4 Taksipalvelujen hinnoittelu

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

Kadulta ja taksiasemilta otettavien kyytien luonteeseen kuuluu, että matkan hinta on etukäteen vaikeasti arvioitavissa. Siihen liittyvää epävarmuutta ei voida täysin poistaa kuin suhteellisen järeillä säätelykeinoilla, kuten enimmäishintasäätelyllä tai sillä, että edellytetään hinnasta sovittavan ennen matkan alkua. Kaikkia palveluja koskevaan enimmäishintasäätelyyn ja velvoitteeseen sopia hinnoista ennen matkan alkua liittyy kuitenkin merkittäviä riskejä. Enimmäishintasäätely voi johtaa siihen, että kuluttajien hyvinä pitämiä palveluja ei ole mahdollista tarjota kannattavasti, jolloin yrityksiä poistuu markkinoilta ja palvelujen saatavuus heikkenee. Velvoite sopia hinnasta etukäteen voi puolestaan aiheuttaa yrityksille ja kuluttajille tarpeetonta lisävaikeaa. Valtaosa kuluttajista kokee saavansa nykyisin tarvitsemansa tiedot taksimatkan hinnasta, joten velvoite sopia taksimatkan hinnasta etukäteen ei todennäköisesti toisi heille mitään lisäarvoa, vaan päinvastoin aiheuttaisi tarpeetonta vaikeaa. Edellä mainituista syistä johtuen on arvioitu, että enimmäishintasäätely ja velvoite sopia hinnoista on tarkoituksenmukaista rajata vain niihin tilanteisiin, joissa se on ehdottoman välttämätöntä.

Yhtenä toimenpiteenä on pohdittu myös hintasäätelyn noudattamisen valvonnan lisäämistä. Taksien valvonnassa on havaittu, ettei hintojen ilmoittamista koskevaa säätelyä aina täysin noudateta. Tähän mennessä tehtyjen valvontahavaintojen perusteella kuitenkin vaikuttaa siltä,

että hintojen ilmoittamiseen liittyvän sääntelyn noudattamatta jättäminen on harvinaista, joten valvonnan lisäämisellä ei arvioida saavutettavan merkittäviä hyötyjä. Koska nykyisin suurin osa takseista ilmoittaa hinnat sääntelyn edellyttämällä tavalla, on kuluttajilla mahdollisuus suosia näitä yrityksiä, jos kokevat hintainformaation hyödylliseksi. Uskottavan valvonnan aikaansaaminen edellyttäisi huomattavaa viranomaisten lisäresursointia, joten hyödyt suhteessa toimenpiteen kustannuksiin jäisivät pieneksi.

Välityskeskusten kautta kyytiä tilattaessa hinnan arviointia voi vaikeuttaa se, ettei välityskeskus pysty kilpailulain asettamista rajoituksista johtuen välttämättä kertomaan kuin sen, kuinka paljon kyyti voi enimmillään maksaa. Tämä voidaan kokea hinnoittelun epäselvyytenä. Valmistelun yhteydessä on pohdittu, voisiko hinnoista sopimista helpottaa säätämällä poikkeus kilpailulaista. Sen nojalla taksirytykset voisivat sopia nykyistä vapaammin yhtenäisestä hinnoittelusta. Esimerkiksi Ruotsissa taksirytykset saavat sopia hinnoista välityskeskusten kautta tilatuissa kyydeissä, jos välityskeskusten markkinaosuus jää alle 35 prosentin. Hinnoista sopimisen helpottamiseen liittyy vastaavia EU-oikeudellisia haasteita kuin yllä on kuvattu ajovuorojen sopimisen helpottamisen yhteydessä. Toimenpide voisi myös lisätä välityskeskusten välistä hintakilpailua, mutta toisaalta vähentää yksittäisten taksiautoilijoiden välistä hintakilpailua. Valmistelun yhteydessä on kuitenkin tultu siihen tulokseen, että nykyinen oikeustila, jossa saman tavaramerkin alla toimivat taksien yhteenliittymät voivat kilpailusääntöjen puitteissa sopia käytävistä enimmäishinnoista, kunhan enimmäishintoja sovelletaan kaikkiin saman tavaramerkin kyyteihin, on riittävä poistamaan sopimisen kautta ratkaistavia hinnoitteluun liittyviä epävarmuuksia. Tätä pidemmälle menevän hintayhteistyön ei arvioida tuovan lisäarvoa kuluttajille.

Vaihtoehtoja taksipalvelujen hinnoitteluun liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi on kuvattu tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön taksisääntelyn toimivuutta käsittelevässä arviomuistiossa.⁴⁹

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Taksikyydeistä kerättävät ja tallennettavat tiedot sekä keräämisessä käytettävät laitteet

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

EU:n mittauslaitedirektiivi asettaa vaatimukset taksamittareiden ominaisuuksille. Mittauslaitedirektiivissä taksimittari on määritelty yhdessä merkinantogeneraattorin kanssa mittauslaitteena toimivaksi laitteeksi, joka mittaa matkan keston ja laskee etäisyyden merkinantogeneraattorin antaman signaalin perusteella sekä laskee ja näyttää matkasta maksettavan hinnan lasketun matkan ja/tai matkan mitatun keston perusteella. Direktiivissä säädetään muun muassa siitä, millaisen hyväksymismenettelyn kautta taksamittareita voidaan saattaa markkinoille, millainen mitaustarkkuus niiden tulee saavuttaa ja millaisia häiriöitä niiden tulee sietää. Direktiivin 3 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat määrätä mittauslaitteiden käytöstä mitaustehtävissä, jos ne pitävät sitä perusteltuna yleiseen etuun, kansanterveyteen, yleiseen turvallisuuteen ja yleiseen järjes-

⁴⁹ LVM (2020), s. 85–89.

tykseen, ympäristönsuojeluun, kuluttajansuojaan, verojen ja maksujen kantamiseen sekä hyvään kauppatapaan liittyvistä syistä. Jäsenvaltioiden ei kuitenkaan ole pakko edellyttää direktiivin mukaisten laitteiden käyttöä.

Useissa maissa taksamittareiden käyttövelvoite riippuu kyydin luonteesta. Monissa Euroopan maissa taksamittareiden käyttö on pakollista sellaisissa kyydeissä, jotka otetaan kadulta tai taksiasemalta, ja joissa matkan hinta perustuu matkan pituuteen ja matkaan käytettyyn aikaan. Taksamittaria ei sen sijaan useissa maissa edellytetä etukäteen tilatuissa, kiinteähintaisissa kyydeissä.⁵⁰ Taksamittarin käyttövelvoite kytkeytyy tyypillisesti tarpeeseen varmistaa kuluttajansuoja niissä tilanteissa, jossa matkan hinta perustuu matkan aikana tapahtuvaan mittaamiseen. Jos hinta on etukäteen kuluttajan tiedossa, ei matkan aikana tapahtuvan mittaamisen sääntelyä ole katsottu välttämättä tarpeelliseksi.

Ruotsissa kaikissa takseissa tulee olla tällä hetkellä taksamittari ja lisäksi taksamittareiden tuottamat tiedot tulee toimittaa viikoittain raportointikeskukseen (*redovisningscentral*), jossa oleviin tietoihin verovalvonnasta vastaavalla viranomaisella on pääsy.⁵¹ Taksamittarin käyttövelvoitekaan ei näytä poistaneen tulojen aliraportointiin liittyviä haasteita. Ruotsin Taksiliiton tilaaman selvityksen mukaan kyydinvälitysalustan kautta tilatuissa kyydeissä taksamittareihin syötetty tieto matkan hinnasta oli usein merkittävästi asiakkaalta perittyä hintaa alhaisempi.⁵² Ruotsin taksamittarilainsäädäntö muuttuu vuoden 2021 alussa. Tämän jälkeen taksamittareiden käyttö ei ole enää pakollista, vaan etukäteen tilatuissa kiinteähintaisissa kyydeissä sen voi korvata erityisellä laitteistolla (*särskild utrustning för taxifordon*). Taksien, joissa ei ole taksamittaria, on kytkeydyttävä välityskeskukseen, jonka on puolestaan huolehdittava, että tiedot sen välittämistä matkoista ovat verovalvonnasta vastaavan viranomaisen käytettävissä.⁵³

Tanskassa on määritelty erikseen taksikyydeistä kerättävät ja tallennettavat tiedot. Tanskassa jokaisen taksirytyksen tulee jatkuvasti kerätä ja tallentaa digitaalisesti tietoja taksikyydeistä. Jokaisesta taksikyydistä tulee kerätä ja tallentaa tieto auton rekisterinumerosta, kuljettajakortin numerosta, päivämäärästä, aloitus- ja lopetusajasta, ajettujen kilometrien määrästä, maksusta, aloituksen ja lopetuksen GPS-koordinaateista ja muista GPS-koordinaateista. Jokaisesta kuljettajan ajovuorosta tulee kerätä ja tallentaa tiedot auton rekisterinumerosta, aloitus- ja lopetusaajasta, kuljettajakortin numerosta ja ajoneuvon kilometrilukemista ennen ja jälkeen ajovuoron. Nämä tiedot tulee toimittaa viranomaisille pyydettyä.⁵⁴ Takseissa on oltava taksamittareiden

⁵⁰ Eri maiden taksamittarisääntelyä on kuvattu esimerkiksi raportissa Euroopan komissio (2016): Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. Final report.

[<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf>].

⁵¹ Transportstyrelsen: Redovisningscentraler för taxitrafik. 13.2.2020. [<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/redovisningscentraler-for-taxi/>].

⁵² Gothia Protection Group (2018): Review of Uber and Regulatory Compliance with Taximeter Auditing. 19.12.2018 [https://www.taxiforbundet.se/wp-content/uploads/2019/01/190122-final-report-review-of-Uber_EN.pdf].

⁵³ Transportstyrelsen: Ny kategori av taxitrafik. 10.3.2020. [<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/ny-kategori-av-taxitrafik/>].

⁵⁴ [Taxilov](#) 20 §.

lisäksi istuinsensorit, jotka mittaavat onko takseissa matkustajia. Tällä pyritään tunnistamaan tulojen aliraportointia⁵⁵.

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

Ranskassa taksinkuljettajan tulee ilmoittaa tulonsa veroviranomaiselle, joka voi tarvittaessa pyytää kuljettajalta lisätietoja. Taksamittarin käyttö on pakollista. Viranomaiset voivat pyytää lisätietojen toimittamista kuljettajan työnantajalta tai alustalta, jolle kuljettaja työskentelee. Tietoja voidaan pyytää myös kuljettajan pankilta tai tarkastamalla kuljettajan käyttämä taksamittari.⁵⁶

Saksassa jokaisen verovelvollisen tulee säilyttää asiakirjat asianmukaisesti ja pitää yksilöllisesti kirjaa erityisesti kassakuiteista.⁵⁷ Taksamittarin käyttö on pakollista. Vaihtoehtona yksilölliselle kirjanpidolle taksitoimijat voivat kuitenkin kerätä niin sanottuja ajovuorokohtaisia tietoja, joita käytetään yhdessä matkamittarin tai taksamittarin tuottamien tietojen kanssa.

Alankomaissa taksikyydeistä kerättäviä ja tallennettavia tietoja ei ole erikseen määritelty, vaan yleiset verovelvollisia koskevat velvoitteet soveltuvat myös taksiryttäjiin. Verovelvoitteisiin vaikuttavia tietoja tulee toimittaa viranomaisille pyydettyä. Alankomaissa kaikissa takseissa on oltava laite, joka rekisteröi matkojen päivämäärän, työajat, ajoajat ja lepotauot⁵⁸. Näiden laitteiden lisäksi useimmissa takseissa on oltava taksamittari, mutta niitä ei tarvitse käyttää sopimusajoissa, joiden hinta on sovittu etukäteen.

Yritys- ja yhteisötunnus

Useissa maissa on sääntelyä koskien taksiliikenneluvan myöntämistä rekisteröidylle yritykselle tai luonnolliselle henkilölle. Joissakin maissa, esimerkiksi Alankomaissa, Norjassa ja Saksassa, taksiliikennelupa voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle, vaikka tämä ei olisi rekisteröitynyt kaupparekisteriin. Esimerkiksi Norjassa rekisteröityminen on kuitenkin verotuksellisista syistä kannattavaa. Myös Ruotsissa taksiliikennelupa voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle.⁵⁹ Virossa taksiliikennelupa voidaan myöntää myös luonnolliselle henkilölle, mutta tämän tulee olla rekisteröity kaupparekisteriin.⁶⁰ Tanskassa taksiliikennelupa voidaan myöntää vain yritykselle.⁶¹

⁵⁵ OECD: Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Note by Denmark. 4.6.2018.

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

⁵⁶ French Tax Proceedings Book, [Artikla L 81](#).

⁵⁷ [The Fiscal Code of Germany](#), Section 147.

⁵⁸ Netherlands Vehicle Authority: On board computers for taxis.

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

⁵⁹ [Taxitrafiklag](#) 2 kap.

⁶⁰ [Public Transport Act](#) § 56.

⁶¹ [Taxilov](#) § 3.

Taksiliikennelupa-asiakirja ja ajoneuvossa esillä pidettävät tiedot

Taksiliikennelupaa koskevien tietojen esittämisestä on sääntelyä useissa maissa, mutta varsinaisen taksiliikennelupa-asiakirjan mukana pitämiseen ei yleisesti velvoiteta. Kuitenkin esimerkiksi Saksassa taksiliikennelupa tai sen oikeaksi todistettu jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa ja se on esitettävä pyydettyäessä.⁶² Myös Ranskassa lupa-asiakirja tulee esittää pyydettyäessä. Useissa muissa maissa, esimerkiksi Tanskassa, Alankomaissa ja Norjassa, on riittävää, että taksiliikenneluvan tunnus tai numero on näkyvillä ajoneuvossa tai sen ulkopuolella. Ruotsissa taksiliikennelupaa ei tarvitse pitää mukana ajoneuvossa, mutta ajoneuvo tulee erikseen rekisteröidä taksikäyttöön. Virossa taksiliikennelupa-asiakirjaa ei tarvitse pitää mukana ajoneuvossa, mutta kaikissa takseissa tulee olla mukana palveluntarjoajan kortti.

Taksivalaisin

Taksien ulkoisia tunnuksia koskeva sääntely on yleistä useissa maissa. Tyypillisimpiä taksitunnuksia ovat taksivalaisin ja erilaiset rekisterikilvet. Maita, joissa on taksien rekisterikilpiä koskevaa sääntelyä, ovat esimerkiksi Alankomaat ja Ruotsi. Alankomaissa jokaisessa taksi-autossa tulee olla sininen rekisterikilpi, jota ei voi irrottaa.⁶³ Ruotsissa kaikissa takseissa tulee olla keltauiset rekisterikilvet, jotka saa sen jälkeen, kun ajoneuvo on rekisteröity taksikäyttöön liikennevirastossa.⁶⁴ Myös taksivalaisimia koskevaa sääntelyä on useissa maissa. Ranskassa⁶⁵ ja Norjassa⁶⁶ kaikissa takseissa tulee olla taksivalaisin ajoneuvon katolla riippumatta siitä, millaisesta taksipalvelusta on kyse. Virossa perinteisten taksipalveluntarjoajien tulee käyttää taksivalaisinta voidakseen ottaa asiakkaita taksiasemilta ja käyttää merkittyjä taksikaistoja. Myös kuljetusliikkeen nimi tai tunnus tulee olla näkyvillä ajoneuvon oikealla ulkopuolella.⁶⁷ Myös Saksassa perinteisten taksipalvelujen tarjoajien tulee käyttää taksivalaisinta ja lisäksi ajoneuvon tulee olla väriykseltään tietynlainen. Muiden kuin perinteisten taksipalvelujen harjoittajien ei tarvitse käyttää taksitunnuksia.⁶⁸ Tanskassa ei ole velvollisuutta käyttää ulkoista taksitunnusta, mutta taksiryityksen nimi tulee esittää auton ulkopuolella kaikissa takseissa.⁶⁹

Taksipalvelujen hinnoittelu

Taksipalvelujen hinnoitteluun liittyvä sääntely on varsin yleistä, ja tyypillisesti sen tavoitteena on niin sanotun kiskonnan ehkäisy ja hintaan liittyvän epävarmuuden vähentäminen. Erityisesti kadulta tai taksiasemilta otettavissa kyydeissä enimmäishintasääntely on yleistä. Etukäteen tilatuissa kyydeissä ja kyydeissä, joissa matkasta sovitaan etukäteen kiinteä hinta, hinnoittelu on useassa maassa vapaata.⁷⁰

Maita, joissa myös kadulta ja taksiasemilta otettavien taksipalvelujen hinnoittelu on Suomen tapaan vapaata, ovat esimerkiksi Ruotsi ja Viro. Molemmissa maissa taksiryitysten tulee ilmoit-

⁶² [Personenbeförderungsgesetz](#) § 17.

⁶³ [Regeling kentekens en kentekenplaten](#) Artikel 3, 2b2.

⁶⁴ [Transportstyrelsens föreskrifter 2015:63](#) 6 kap. 7 ja 8 §.

⁶⁵ Code des transports [Artikla R3121-1](#).

⁶⁶ [Yrkestransportforskriften](#) 48 §.

⁶⁷ [Public Transport Act](#) § 64.

⁶⁸ [Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr](#) § 26.

⁶⁹ [Taxilov](#) 26 §.

⁷⁰ Eri maiden hintasääntelykäytäntöjä on kuvattu edellä mainitussa Euroopan komission (2016) raportissa. Hintasääntelyä on käsitelty erityisesti raportin sivuilla 41–43 ja 78–86.

tama palvelujensa hinnat taksin ikkunassa. Virossa paikallisviranomaiset voivat tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä hintojen ilmoittamisesta ja enimmäishinnoista takseille, jotka tarjoavat kyytejä kadulla tai taksiasemilla. Nämä säännökset eivät koske sovellusten kautta tilattuja kyytejä. Ruotsissa yritysten on ilmoitettava ikkunassa 10 kilometrin ja 15 minuuttia kestävä matkan hinta. Jos esimerkkimatkan hinta ylittää 500 kruunua, on matkan enimmäishinnasta sovitettava etukäteen. Velvoite koskee kaikkia takseja tilaustavasta riippumatta.

Erityisryhmien kuljettajakoulutus

Osassa vertailuista maista taksinkuljettajien ajoluvan saamiselle on asetettu koulutusedellytyksiä. Tanskassa vuonna 2017 voimaan tullut taksilaki (taxilov, 1538 af 19/12/2017) edellyttää, että kuljettajat suorittavat liikenneministeriön hyväksymän kuljettajakoulutuksen, joka sisältää sekä käytännön opetusta että teoriaopetusta. Kurssin kesto on kaksi viikkoa sisältäen perehtymistä muun muassa työaika-, vero ja taksilainsäädäntöön. Kurssi sisältää myös kuusi tuntia erityisryhmien kanssa toimimiseen liittyvää koulutusta. Kurssin suorittaminen edellyttää sekä kirjallisen että käytännön kokeen läpäisemistä.⁷¹ Tanskan liikenneministeriö vastaa koulutusvelvoitteiden valvonnasta ja lupasääntelyn noudattamatta jättäminen voi johtaa sekä toimija- että kuljettajaluvan peruuttamiseen.⁷²

Ranskassa kaikilta taksinkuljettajilta ei vaadita koulutusta erityisryhmien kanssa toimimisesta. Taksinkuljettajat saavat kuitenkin koulutusta ja säännöllistä jatkokoulutusta, joissa käsitellään muun muassa liikenneturvallisuutta.⁷³ Kuljettajilta, jotka ovat erikoistuneet erityisryhmien kanssa toimimiseen ja ajavat erityisryhmille tarkoitetuilla ajoneuvoilla, vaaditaan erillistä erityisryhmien kuljettajalupaa. Kyseisen kuljettajaluvan saaminen edellyttää koulutuskokonaisuuden läpäisemistä. Siihen kuuluu muun muassa standardoidun ensiapukoulutuksen suorittaminen sekä koulutusta erityisryhmiin kuuluvien lasten ja vanhusten kanssa toimimisesta.⁷⁴

Alankomaissa taksinkuljettajilta vaaditaan kansallisista kuljetuskoulutuksista vastaavan viraston (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, CBR) myöntämä koulutustodistus. Alankomaissa on useita taksinkuljettajan koulutuksia riippuen siitä, minkälaisia kuljetuksia kuljettaja haluaa ajaa. Erityisryhmien sopimuskuljetusten ajamiseen vaaditaan usein erillinen koulutus, johon sisältyy 85 minuutin mittaisen käytännön kokeen läpäiseminen. Koevaatimukseen kuuluu muun muassa apuvälineiden käyttö, erilaisten asiakasryhmien (ml. vanhukset ja lapset) tarpeet sekä relevanttien määräysten tuntemus.⁷⁵ Erityisryhmien kuljettajakoulutus ei ole laissa säädetty vaatimus, mutta esimerkiksi sopimusajoja hankkivat kunnat saattavat vaatia koulutuksen suorittamista.

Taksinkuljettajan koe

Norjassa kuljettajaluvan saamisen edellytyksiin kuuluvassa taksinkuljettajan kokeessa arvioidaan kuljettajan kykyä toimia myös erityisryhmien kanssa. Norjassa taksinkuljettajan kokeen tavoitteena on varmistaa, että kuljettajilla on pätevyys toimia erityisasemassa olevien asiakasryhmien, kuten liikunta- ja toimintarajoitteisten, lasten ja vanhusten kanssa. Kokeella tulisi niin

⁷¹ Taxi lov 7 §, [Aftalet om modernisering af taxloven](#), 9.2.2017, s. 3–4, s.10

⁷² [Taxilov](#) 11, 12 ja 14 §

⁷³ [Kansallinen määräys taksinkuljettajien koulutuksesta](#) 2 §

⁷⁴ 7.7.2009 tehty kansallinen sopimus koskien kuljettajan palkkaamista ([Accord du 7 juillet 2009 relatif à l'emploi de conducteur accompagnateur](#)) 2 b §

⁷⁵ Laki taksinkuljettajien pätevydestä ([Regeling vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer](#)), liite 1

ikään pystyä varmistamaan, että kuljettajilla on kyky toimia onnettomuustilanteissa. Erityisryhmien kuljetuksia suorittava taksiyritys tarvitsee myös erillisen toiminnanharjoittamiseen tarkoitettua taksiluvan.

Ruotsin taksinkuljettajan koe on taksilain mukaan ajoluvan saamisen pakollinen edellytys. Taksinkuljettajan kokeen vaatimukset määritellään Ruotsin tiehallinnon taksinkuljettajien ammattipätevyydestä antamassa määräyksessä. Määräyksen mukaan taksinkuljettajien on oltava tietoisia yleisemmistä sairauksista ja vammaisuuksista ja kyetä takamaan matkustajan turvallisuus. Kuljettajien on oltava tietoisia ja pystyttävä tunnistamaan yleisemmät psyykkisiin ja fyysisiin vammoihin ja sairauksiin liittyvät toimintahäiriöt ja pystyttävä arvioimaan asiakkaan turvallisuuden kannalta paras toimintatapa.⁷⁶

Yrittäjäkoulutus

Monissa vertailuissa maissa taksiliikenneluvan saaminen edellyttää jonkin tasoisen yrittäjäkoulutuksen suorittamista.

Ranskassa taksiliikenneluvan hakijoilta edellytetään, että kokelas suorittaa koulutuksen, joka sisältää opetusta taksiliiketoiminnan harjoittamisesta sekä muun muassa kirjanpitoa ja verotusta koskevista relevanteista määräyksistä. Yrittäjäkoulutuksen suorittaminen edellyttää myös kirjallisen kokeen läpäisemistä.⁷⁷ Saksassa edellytetään myös, että luvanhakijalla tai liiketoiminnasta vastaavalla henkilöllä on liiketoimintaosaamista. Yritystoimintaan liittyvä osaaminen tulee osoittaa kirjallisella kokeella.⁷⁸ Ruotsin taksiluvan saaminen edellyttää kirjallisen yrittäjäkokeen suorittamista.⁷⁹

6 Lausuntopalaute

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti taksisääntelyn toimivuutta käsittelevän arviomuistion lausuntokierrokselle 30.1.2020. Arviomuistiota koskeva lausuntoaika päättyi 21.2.2020. Lausuntoja arviomuistiosta annettiin yhteensä 86 kappaletta. Lausunnot ja lausunnoista laadittu lausuntoyhteenveto on julkaistu valtioneuvoston hankeikkunassa.⁸⁰ Arviomuistiosta saatuja lausuntoja on hyödynnetty nykytilan arvioinnissa sekä toteuttamisvaihtoehtojen kartoituksessa sekä niiden vaikutusten arvioinnissa.

Luonnos hallituksen esityksestä lähetettiin lausuntokierrokselle 11.6.2020. Lausunnot pyydettiin toimittamaan 9.7.2020 mennessä.

⁷⁶ [Taxitrafiklag \(2012:211\)](#) 3 luvun 3 §, [Vägverkets föreskrifter om yrkeskunnande för taxiförarlegitimation](#) s. 5.

⁷⁷ Kansallinen määräys ammattimaisen kuljetustoiminnan yrittäjäkokeen määräyksistä, [Arrêté du 6 avril 2017 relatif aux programmes et à l'évaluation des épreuves des examens d'accès aux professions de conducteur de taxi et de conducteur de voiture de transport avec chauffeur](#), 6.4.2017.

⁷⁸ Kansallinen määräys matkustajaliikenteen markkinoille tulon edellytyksistä, [Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr \(PBZugV\)](#), 15.6.2000

⁷⁹ Taksiliikennelaki, [Taxitrafiklag \(2012:211\)](#), 26.4.2012 ja taksiliikenneasetus, [Taxitrafikförordning \(2012:238\)](#), 3.5.2012

⁸⁰ Lausunnot löytyvät hankeikkunasta kohdasta Asiakirjat. [<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2019>]. Lausuntoyhteenveto löytyy osoitteesta https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/159e9483-164e-41b5-9a00-03c7aaddb749/YHTEENVETO_20200428080026.pdf.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Liikennepalvelulaki

6 §. *Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 9 kohta, jonka mukaan taksiliikennelupa voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle, jolle on annettu Y-tunnus yritys- ja yhteisötietolain 9 §:n mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaisi Y-tunnuksen olemassaolon ennen luvan myöntämistä lupahakemuksen käsittelyn yhteydessä. Yritys- ja yhteisötietolain mukaan rekisteröintivelvolliselle annetaan Y-tunnus sen tekemän yritys- ja yhteisötietolain 10 §:ssä tarkoitetun perustamisilmoituksen perusteella. Yksityisellä elinkeinonharjoittajalla tulee siten taksiliikenneluvan hakemusvaiheessa olla vähintään viireillä perustamisilmoitus yritys- ja yhteisötietojärjestelmässä. Niiden taksiliikenneluvanhaltijoiden, joilla ei ole ehdotetun lain voimaantulohetkellä Y-tunnusta, tulisi hankkia sellainen kuuden kuukauden kuluessa lain voimaantulosta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi liikennepalvelulain 242 §:n 2 momentin 1 kohdan nojalla peruuttaa luvan, jos luvanhaltija ei ole hankkinut Y-tunnusta asetetussa määräajassa. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 10 kohta, jonka mukaan taksiliikennelupa voidaan myöntää henkilölle, joka on hyväksytysti suorittanut lain 6 a §:n 3 momentissa tarkoitetun ehdotuksen mukaisen uuden yrittäjäkokeen. Lisäksi uusien kohtien lisäämisen johdosta 1 momentin 8 kohdasta muutetaan piste puolipisteeksi.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusi 8 kohta, jonka mukaan taksiliikennelupa voidaan myöntää oikeushenkilölle, jonka lain 7 §:ssä tarkoitettu liikenteestä vastaava henkilö on hyväksytysti suorittanut lain 6 a §:n 3 momentissa tarkoitetun ehdotuksen mukaisen uuden yrittäjäkokeen. Lisäksi uuden kohdan lisäämisen johdosta 2 momentin 7 kohdasta muutetaan piste puolipisteeksi.

Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jonka mukaan yrittäjäkokeen suorittamista ei kuitenkaan vaadittaisi toiminnanharjoittajilta, joiden harjoittama kuljetustoiminta on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla. Kyseisten toiminnan harjoittajien tarjoama kuljetuspalvelu on yleensä osa isompaa palvelukokonaisuutta, joihin liittyy vähäinen osa kuljetusta. Pelkästään esimerkiksi kuljetukset lentokentältä ja hotelliyöpyminen eivät vielä muodostaisi laajuudeltaan tässä tarkoitettua palvelupakettia. Momentissa tarkoitetuilta koti- tai matkailupalveluyrityksiltä vaadittaisiin edelleen taksiliikennelupa, mutta toiminnan taustalla oleva pääasiallinen yritystoiminta puoltaisi sitä, ettei kyseisiltä toiminnan harjoittajilta olisi tarkoituksenmukaista vaatia erillisen taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen suorittamista.

Pykälän nykyinen 4 momentti esitetään siirrettäväksi 5 momentiksi ja samalla täsmennetään Ahvenanmaan toimivaltainen viranomaisen Ahvenanmaan maakunnan hallitukseksi. Momentin sisältöä ei muilta osin muuteta, kyse on teknisestä korjauksesta.

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

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

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että yrittäjäkoulutuksen suorittaminen edellyttäisi yrittäjäkokeen suorittamista hyväksytysti. Yrittäjäkokeessa tulisi olla kysymyksiä kaikista yrittäjäkoulutukseen sisältyvistä aihealueista. Yrittäjäkokeella varmistuttaisiin siitä, että taksiliikenneluvan hakija on omaksunut 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen keskeisen opetussisällön ja saanut valmiudet suoriutua esimerkiksi lainsäädännön mukaisista yrittäjävelvoitteistaan. Koulutuksen hyväksytysti suorittaneelle annettaisiin todistus koulutuksen suorittamisesta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että koulutuksen jälkeen järjestettävästä yrittäjäkokeesta vastaisi kyseisen koulutuksen järjestävä, Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä, koulutusorganisaatio.

Pykälän 5 momentissa Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin määräysenantovaltuus antaa tarkempia määräyksiä yrittäjäkoulutuksen sekä -kokeen sisällöstä ja toteutuksesta ja kokeen arvosteluperusteista. Kokeen sisällöstä määrääminen kattaisi esimerkiksi kokeessa käsiteltävien tarkempien aihealueiden sekä kokeen keston ja minimikysymysmäärän määrittämisen. Määräysenantovaltuuden antaminen Liikenne- ja viestintävirastolle nähdään tärkeäksi, sillä näin voitaisiin varmistua siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto pystyy tarvittaessa nopeastikin antamaan koulutusorganisaatioille yksityiskohtaisempaa ohjeistusta koulutuksen ja kokeen sisällöstä sekä yrittäjäkokeen toteuttamistavasta. Määräysenantovaltuuksien nojalla annetut tarkemmat määräykset tukisivat myös sitä, että eri koulutusorganisaatioiden järjestämät yrittäjäkokeet olisivat linjassa keskenään. Määräysenantovaltuus mahdollistaisi myös tehokkaamman valvonnan. Yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen vähimmäissisällöstä säädettäisiin kuitenkin lain tasolla. Tämä toimintamalli vastaisi pitkälti tällä hetkellä voimassaolevan taksinkuljettajan kokeen sääntely- ja toteutustapaa.

15 a §. Taksimatkaista kerättävät vähimmäistiedot. Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 15 a §, jossa määriteltäisiin kaikista taksimatkoista kerättävät ja tallennettavat vähimmäistiedot. Lisäksi pykälässä viitattaisiin tietojen säilytystavan osalta kirjanpitolain säännöksiin ja säilytysajan osalta kirjanpitolain, arvonlisäverolain ja verotusmenettelystä annetun lain säilytysaikaa koskeviin säännöksiin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaisi ja huolehtisi siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään ajoneuvolain 25 §:n 2 momentin mukaista laitetta tai järjestelmää, jolla kerätään ja tallennetaan jokaisesta taksimatkaista sähköisessä muodossa vähintään 1 momentissa määritellyt tiedot. Säännöksellä selvennettäisiin taksimatkoista verovalvontaa varten kerättävää tietosisältöä sekä luvanhaltijan vastuuta tietojen keräämisestä. Kaikista taksikyydeistä kerättäisiin samat vähimmäistiedot riippumatta tietojen keräämiseen käytettävästä laitteesta, matkan luonteesta tai sen maksutavasta.

Pykälän 1 momentissa olisi luettelo kerättävistä ja tallennettavista vähimmäistiedoista. Ehdotetun 1 kohdan mukaan yrittäjän yksilöintitiedoilla tarkoitettaisiin yritys- ja yhteisötietolain mukaista Y-tunnusta. Ehdotetun 2 kohdan mukaan ajoneuvon yksilöintitiedoilla tarkoitettaisiin ajoneuvon rekisterinumeroa, mukaan lukien vara-auton rekisterinumeroa.

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

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

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

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

Käsittelyn oikeudellisesta perustasta säädetään tässä tapauksessa liikennepalvelulain ehdotuksessa 15 a §:ssä momentissa, jossa asetetaan henkilöliikennettä tarjoavalle luvan haltijalle velvoite kerätä ja tallentaa jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa vähintään pykälän 1 momentissa määritellyt tiedot, mukaan lukien kuljettajan yksilöintitiedot. Henkilöliikenneluvan haltijan on huolehdittava myös siitä, että henkilötietojen käsittelyssä noudatetaan tietosuoja-asetuksen 5 artiklan henkilötietojen käsittelyä koskevia periaatteita ja asetuksen 32 artiklan käsittelyn turvallisuutta koskevia velvoitteita.

Tietojen säilytystavan osalta pykälän 2 momentissa olisi informatiivinen viittaus kirjanpitolain 2 luvun 7 §:n 1 momentissa ja 9 §:ssä säädettyyn. Informatiivista viittausta pidetään tässä tapauksessa tarpeellisena, koska taksimatkoista kerättäviä ja tallennettavia vähimmäistietoja koskevaa sääntelyä tukevaa sääntelyä on useassa muussa laissa. Kirjanpitolain 2 luvun 7 §:n 1 momentin mukaan tositteita, kirjanpitoja sekä muuta kirjanpitoaineistoa tulee käsitellä ja säilyttää

niin, että niiden sisältöä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa. Kerätyt tiedot tulee säilyttää kirjanpitolain 9 §:n mukaisesti siten, että niiden tarkastelu Suomesta käsin on mahdollista viranomaiselle ja tilintarkastajalle ilman aiheetonta viivettä.

Tietojen säilytysajan osalta ehdotetussa 2 momentissa olisi informatiivinen viittaus kirjanpitolain, arvonlisäverolain ja verotusmenettelystä annetun lain säilytysaikaa koskeviin säännöksiin. Kirjanpitolain mukainen yleinen kuuden vuoden säilytysaikavaatimus sen vuoden lopusta laskettuna, jona tilikausi on päättynyt, koskee tositteita, liiketapahtumia todentavaa kirjeenvaihtoa sekä muuta erikseen mainitsematonta kirjanpitoaineistoa. Säilytysaikavaatimus voi olla pidempi, jos muussa laissa, esimerkiksi arvonlisäverolaissa on näin määrätty. Verotusmenettelystä annetun lain 12 §:n määräaika koskee muuna kuin elinkeinotoimintana pidettävää tulonhankkimistoimintaa harjoittavan verovelvollisen tulonhankkimistoimintaa.

Verotusmenettelylaissa säädetyllä valtuudella Verohallinto määrää muistiinpanovelvollisuudesta tarkemmin antamallaan päätöksellä.⁸¹ Päätöksen 8 §:n 3 momentissa on selvyuden vuoksi määrätty, että ammattimaisesta henkilötilausliikenteestä pidettävä ajopäiväkirja ja mahdollisen taksamittarin kuitinantolaitteen raportit on säilytettävä kuusi vuotta verovuoden päättymisestä lukien siten, että alkuperäiset tiedot ovat todennettavissa. Verohallinnon muistiinpanovelvollisuutta koskevan päätöksen 8 §:n mukaan verovelvollisen, joka harjoittaa ammattimaista henkilötilausliikennettä muulla autolla kuin linja-autolla tai sairausautolla, on pidettävä kultakin kuukaudelta vuorokausittain ajopäiväkirjaa. Ajopäiväkirjasta on käytävä ilmi a) ajotulot jaettuna käteisajotuloihin, luottoajotuloihin ja muihin tuloihin ja b) verovuoden alusta yhteenlasketut tiedot ajokilometreistä jaettuna ammattiajoihin, tuloa tuottamattomiin ammattiajoihin, yksityisajoihin ja muihin ajoihin. Jos verovelvollisella on käytössään kuitinantolaitteella varustettu taksamittari, ajopäiväkirja muodostuu päätöksen mukaan kuitinantolaitteen vuororaporteista. Tietojen säilytysaika olisi sama kuin mitä päätöksessä määrätään henkilötilausliikenteestä pidettävän ajopäiväkirjan ja mahdollisen taksamittarin kuitinantolaitteen raporttien säilyttämisaikaksi. Jos tietojen keräämiseen käytetään taksisovellusta, tulisi yksityisajojen ja muiden ajojen määrä todentaa erillisellä luotettavalla ajopäiväkirjalla.

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

Pykälän 3 momentin johdantolausesta muutettaisiin niin, että jatkossa kaikki momentissa tarkoitettut sakkorekisteristä ilmenevät teot vaikuttaisivat ajoluvan myöntämiseen ajoluvan hakemista edeltävät kolme vuotta nykyisen viiden vuoden sijasta.

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

⁸¹ Verohallinnon päätös muistiinpanovelvollisuudesta, viimeisin 563/2017. [<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2017/20170563>].

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

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

Pykälän 2 momentissa täsmennettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Pykälän toisessa momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuus kokeen tarkemmasta sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Määräyksenantovaltuus ei ole uusi, vaan laissa nykyisin olevaa määräyksenantovaltuutta tarkennettaisiin. Voimassaolevan lain 25 §:n 5 momentissa oleva määräyksenantovaltuus koskee ainoastaan kokeen vaatimuksia. Ehdotuksen mukaan määräyksenantovaltuus koskisi myös kokeen toteutustapaa ja kokeeseen ilmoittautumista.

26 §. Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolon ja uusiminen. Taksinkuljettajan ajoluvan 26 §:n 2 momenttiin lisättäisiin luvan uusimista koskeva tarkennus, jonka mukaan ajoluvan voimassaolon jatkumista olisi mahdollista hakea aikaisintaan kuusi kuukautta ennen hakijalla olevan voimassaolevan luvan päättymistä. Laissa ei tällä hetkellä säädetä siitä, kuinka paljon ennen ajoluvan päättymistä uutta ajolupaa voi hakea. Jos ajolupaa haettaisiin esimerkiksi heti aiemman ajoluvan myöntämisen jälkeen, laissa määriteltyä määräaikaisten ajoluvan uudistamiseen liittyvää ajoluvan edellytysten täyttymisen tarkastamista ei ole mahdollista tehdä lain tarkoittamalla tavalla siinä vaiheessa, kun aiempi ajolupa on päättymässä. Ajoluvan uusimisen määräaika koskevalla täsmennyksellä pyritään estämään esimerkiksi ajolupien tarkoitushakuista ketjuttamista luvan voimassaoloon tai ajoluvan edellytysten tarkistamiseen liittyvän sääntelyn kiertämiseksi.

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

Pykälän 1 momentin mukaan taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneelle myönnetään koulutustodistus. Suoritus erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta merkittäisiin hakemuksesta liikennepalvelulain 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ajolupatoihin. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös koulutuksen vähimmäisopetussisällöstä. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulisi sisältää opetusta liikunta- ja toimintarajoitteiden vaikutuksesta taksipalvelujen käyttämiseen, liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden kohtaamisesta ja heidän kanssaan kommunikoinnista, erityisryhmien avustamisesta, ajoneuvoon avusta-

misesta sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvistä erityiskysymyksistä. Liikunta- ja toimintarajoitteisuudella tarkoitetaan laajasti eri liikunta-, aisti- ja toimintakyvyn rajoitteita. Määritelmä kattaisi myös ikääntyneiden asiakkaiden kanssa toimimisen.

Saadakseen tiedon koulutuksen suorittamisesta ajoluvan yhteyteen liikenneasioiden rekisteriin koulutuksen suorittaneen ulisi hakea suoritusmerkintää Liikenne- ja viestintävirastolta. Järjestelmäteknisistä syistä suoritusmerkinnän hakeminen edellyttäisi ajoluvan hakemista, minkä yhteydessä ajoluvulle merkittäisiin koulutuksen suorittamista koskeva erityisehto. Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaisi koulutuksen suorittamista koskevat tiedot sähköisestä järjestelmästä, jonne hyväksytty koulutusorganisaatio olisi toimittanut koulutuksen suorittaneiden tiedot uuden ehdotetun 36 b §:n mukaisesti. Vaatimus suoritusmerkinnän hakemisesta koskisi sekä uusia ajoluvan hakijoita että niitä kuljettajia, joilla on jo voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa. Ajoluvan uusimiseen liittyvien lisäkustannusten välttämiseksi uudet kuljettajat voisivat suorittaa vapaaehtoisen koulutuksen jo ennen ensimmäisen ajoluvan hakemista. Niiden kuljettajien, joilla on voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa ja jotka haluavat hakea suoritusmerkintää koulutuksen suorittamisesta, tulisi hakea uutta ajolupaa, jolloin heille myönnettäisiin ajoluvan kaksoiskappale. Kaksoiskappale ei vaikuttaisi alkuperäisen ajoluvan voimassaoloaikaan.

Valmistelun aikana pidettiin tärkeänä, että suoritusmerkintä voidaan tallettaa viranomaisen ylläpitämään ja lailla säänneltyyn sähköiseen rekisteriin, mistä se on tarvittaessa esimerkiksi hankintayksikön tarkastettavissa samoilla edellytyksillä kuin ajolupa. Koulutuksen suorittamiseen liittyviä tietoja ei luovutettaisi liikenneasioiden rekisteristä massaluovutuksena. Liikenneasioiden rekisteristä ja tietojen luovuttamisesta rekisteristä säädetään tarkemmin liikennepalvelulain IV luvussa.

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta hyödyntää kuljettajan aikaisempi työkokemus ja koulutus koulutustodistuksen saamisessa. Pidempään taksinkuljettajana toiminut ajoluvanhaltija, jolla on ollut voimassa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettu ajolupa ja joka on todennetusti suorittanut aiemman taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain mukaista lakisääteistä koulutusta tai jatkokoulutusta, voisi saada erityisryhmien kuljettajakoulutustodistuksen osallistumalla erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön opetuksen koulutusosuuteen. Kyseisiltä kuljettajilta ei siis vaadittaisi koulutukseen kuuluvaan teoriaopetukseen osallistumista.

Ennen liikennepalvelulakia voimassa olleessa laissa taksinkuljettajan ammattipätevyydestä (695/2009) säädettiin koulutusvaatimuksista, jotka taksinkuljettajien tuli suorittaa ennen kuin heille voitiin myöntää taksinkuljettajan ajolupa. Taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi hakijan tuli suorittaa taksinkuljettajan koulutus sekä ammattitaitoa ylläpitävää jatkokoulutusta viiden vuoden välein. Koulutuksen tarkasta sisällöstä säädettiin taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (825/2009). Asetuksessa kuvattiin tarkasti, millaista koulutussisältöä taksinkuljettajan koulutukseen ja jatkokoulutukseen tuli sisältyä ja siinä vahvistettiin opetuksen vähimmäismäärä. Velvoite jatkokoulutuksen suorittamiseen koski myös kuljettajia, joille oli myönnetty tieliikennelaissa (267/1981) tarkoitettu henkilöauton ammattiajolupa ennen vuotta 2010 ja taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annettua lakia. Ammattiajoluvalla taksinkuljettajana toimineiden tuli uudistaa vanha henkilöauton ammattiajolupa 31.12.2014 mennessä. Ajoluvan uudistamisen yhteydessä kuljettajien tuli suorittaa pakollista

taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain mukaista jatkokoulutusta. Vuonna 2014 koulutuksen sisältöä tarkennettiin asetustasolla muun muassa vaatimuksella erityisryhmien kanssa toimimista ja apuvälineitä koskevasta käytännön opetuksesta. Myös jatkokoulutusvaatimukseen lisättiin eri matkustajaryhmien erityistarpeisiin liittyvää opetusta.

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

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

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

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

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin hyväksymistä koskevasta yleisestä vaatimuksesta. Lain 26 a §:ssä tarkoitetun erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä. Hyväksytyt koulutusorganisaatiot voisivat järjestää kumpaakin momentissa tarkoitettua koulutusta. Yksi hyväksymismenettely säästäisi luvanhakijan sekä viranomaisen aikaa ja olisi kustannustehokkaampi ratkaisu verrattuna kahteen erilliseen menettelyyn. Hyväksymistä hakevan koulutusorganisaation tulisi hakemuksessaan ilmoittaa, hakeeko hän hyväksymistä kummankin koulutuksen järjestämiseen vai ainoastaan toisen. Jos koulutusorganisaatio hakisi hyväksymistä vain toisen koulutuksen järjestämiseen, Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi koulutusorganisaation hakemuksen ehdotetun 35 b §:n 3 momentin mukaisesti vain siihen koulutukseen, johon hyväksymistä haetaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi hakemuksesta pykälässä tarkoitettujen koulutusten järjestäjäksi koulutusorganisaation, joka täyttää ehdotuksessa 36 a §:ssä määritellyt opetukselliset ja ammatilliset edellytykset, on vakavarainen ja kykenee asianmukaisesti vastaamaan yritystoimintaan liittyvistä velvoitteistaan sekä kykenee osoittamaan, että hänellä on riittävät taloudelliset voimavarat koulutustoiminnan järjestämiseen

ja sen asianmukaiseen hoitamiseen. Lisäksi hyväksymisen edellyttäisi, että Liikenne- ja viestintävirasto on vahvistanut hakemuksen yhteydessä esitetyn koulutusohjelman. Hakijan vakavaraisuutta arvioitaessa tulisi huomioida esimerkiksi hakijan rahoitus- ja vaihto-omaisuus sekä vakuutena käytettävissä oleva käyttöomaisuus ja muut pitkäaikaiset sijoitukset. Jos hakija on luonnollinen henkilö tai avoin yhtiö taikka kommandiittiyhtiö, voidaan varoiksi katsoa myös luonnollisen henkilön, yhtiömiesten ja vastuunalaisten yhtiömiesten henkilökohtainen vakuutena käytettävissä oleva omaisuus. Vakavaraisuus olisi mahdollista osoittaa myös esimerkiksi auktorisoidun tilintarkastajan tai tilintarkastusyhteisön antamalla todistuksella hakijan taloudellisista voimavaroista. Hyväksymistä hakevalla koulutusorganisaatiolla ei saisi myöskään olla merkittäviä maksuhäiriöitä. Liikenne- ja viestintävirasto varmistaisi lupaa hakevan organisaation taloudellisen tilanteen ja sen, onko yrityksellä verovelkaa ja onko se hoitanut pakolliset eläke- ja tapaturmavakuutuksiin liittyvät yritystoiminnan velvoitteet.

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

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin koulutusohjelman sisällöstä. Koulutusohjelmasta tulee käydä ilmi, kuinka koulutuksessa tullaan käsittelemään 26 a §:n 2 momentissa sekä 6 a §:n 1 momentissa tarkoitettujen koulutusten aihealueet, sekä harjoitusten mitoitus osallistujamäärän mukaan. Koulutusohjelmasta on myös käytävä ilmi vastaavat tiedot koulutuksissa annettavasta käytännön opetuksesta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voi eri hakemuksesta vahvistaa koulutusohjelman ainoastaan 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkoulutukseen tai 26 a §:ssä tarkoitettuun erityisryhmien kuljettajakoulutukseen. Samalla hyväksynnällä oli siis mahdollista järjestää kumpaakin koulutusta, mutta koulutuksen järjestäminen edellyttäisi vahvistettua koulutusohjelmaa. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin myös koulutusohjelman voimassaolosta. Vaikka koulutusorganisaation hyväksyntä olisi voimassa toistaiseksi, tulisi koulutuksessa käytettävä koulutusohjelma päivittää ja hyväksyttävä viiden vuoden välein. Koulutusohjelman viiden vuoden voimassaolo edellyttäisi koulutuksenjärjestäjiä arvioimaan koulutusohjelman sisältöä tasaisin väliajoin ja päivittämään ohjelmaa esimerkiksi lainsäädännön ja ajoneuvotekniikan muuttuessa. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin myös, että koulutusohjelman vahvistamista on mahdollista hakea muunkin kuin varsinaisen koulutuksen järjestäjän. Esimerkiksi ammattiliitoilla ja muilla etujärjestöillä olisi mahdollisuus määrittellä omien edellytystensä mukainen kou-

lutusohjelma ja vahvistaa se Liikenne- ja viestintäviraston päätöksellä. Varsinaisilla koulutuksen järjestäjillä olisi mahdollisuus käyttää valmiiksi vahvistettuja ja kattavaksi todettuja koulutusohjelmia omissa koulutuksissaan.

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

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että koulusta antavalla opettajalla tulisi olla opetustehtävän edellyttämät pedagogiset valmiudet, perehtyneisyys oppimiseen ja ohjaukseen sekä opetustehtävän edellyttämät tiedot ja ammattitaito mukaan lukien perehtyneisyys taksialan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin. Opetuksesta vastaajalta johtajalta edellytettäisiin opettajalle asetettujen vaatimusten lisäksi voimassa olevaa taksinkuljettajan ajolupaa sekä vähintään yhden vuoden kokemusta päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta tai käytännön kokemusta alalta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä koulutuksesta vastaavan johtajan ja koulutuksissa käytettävän opetushenkilöstön kelpoisuusvaatimuksista sekä koulutuksissa käytettävistä opetusvälineistä. Määräyksenantovaltuudella varmistettaisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto pystyy antamaan tarkentavia määräyksiä sekä päivittämään tarpeen mukaan opetushenkilöstöä ja opetusvälineitä koskevia vaatimuksia.

36 b §. *Taksiliikenteen hyväksytyn koulutusorganisaation velvollisuudet.* Pykälässä säädettäisiin hyväksytyn koulutusorganisaation velvollisuuksista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin hyväksytyn koulutusorganisaation velvollisuudesta vastata siitä, että koulutus annetaan säännösten, määräysten ja koulutuslupaa haettaessa annettujen tietojen ja lupaehtojen mukaisesti. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös velvollisuudesta ilmoittaa viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hyväksymistä haettaessa annetuissa tiedoissa tapahtuu olennaisia muutoksia.

Pykälän 2 momentin mukaan koulutusorganisaation tulisi vastata siitä, että opetushenkilöstöllä on opetustehtävän edellyttämät pedagogiset taidot ja ammattitaito sekä perehtyneisyys taksialan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin. Momentilla selvennettäisiin, että edellä 36 a §:ssä esitettyjen opetushenkilöstöä koskevien kelpoisuusvaatimusten varmistaminen olisi koulutusorganisaation vastuulla.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tiedoista, jotka koulutusorganisaation tulee ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle. Momentin 1 kohdan mukaan koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle koulutuksen järjestämisen ajankohdasta ja koulutuspaikasta sekä käytettävästä koulutusohjelmasta. Momentissa mainituilla tiedoilla Liikenne- ja viestintävirasto tulisi tietoiseksi koulutuksen ajankohdasta, paikasta ja koulutusohjelmasta ja voisi tarpeen mukaan kohdistaa koulutusorganisaation koulutukseen valvontatoimenpiteitä. Koulutusorganisaatio olisi velvollinen toimittamaan myös momentin 2 kohdassa määritellyt tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle. Tiedot koskisivat hyväksytyksi koulutuksen suorittaneita sekä annetun opetuksen määrää. Momentin 2 kohdan tiedoilla Liikenne- ja viestintävirasto pystyisi päivittämään suoritettujen koulutuksen tiedot ja tarvittaessa tarkistamaan suoritettujen koulutuksen laajuuden.

Pykälän 4 momentissa tarkennettaisiin, että edellä 3 momentissa tarkoitetut tiedot merkittäisiin liikennepalvelulain 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Momentissa säädettäisiin myös, että ilmoitukset olisi tehtävä viipymättä ja noudattaen lisäksi, mitä ilmoituksen tekemisestä on tässä laissa säädetty tai sen nojalla määrätty. Edellä 4 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen sisältävä ilmoitus tulisi tehdä viimeistään 10 vuorokautta ennen koulutuksen alkamista. Tämä aika mahdollistaisi sen, että Liikenne- ja viestintävirasto pystyy tarvittaessa suorittamaan koulutusorganisaatiota koskevia valvontatoimia. Pykälän 4 momentin 2 kohdassa tarkoitettu ilmoitus tulisi puolestaan tehdä viimeistään kahden viikon kuluessa koulutuksen hyväksytystä suorittamisesta.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että koulutusorganisaatio olisi velvollinen pitämään luetteloa opettajista ja koulutuksesta vastaavasta johtajasta ja säilyttämään koulutuksen järjestämistä ja koulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan, minkä jälkeen kaikki koulutuksen tai kokeen suorittajia koskevat tiedot on hävitettävä. Säilytysaika vastaisi pääosin kirjanpitolain (1336/1997) 2 luvun 10 §:n 2 momentissa säädettyä tilikauden tositteiden, liiketapahtumia koskevan kirjeenvaihdon sekä muun kuin pykälän 1 momentissa mainitun kirjanpitoaineiston säilytysaikaa, joka on, jollei muualla laissa ole säädetty pitempää määräaikaa säilyttämiselle, vähintään kuusi vuotta sen vuoden lopusta, jonka aikana tilikausi on päättynyt. Säännöksessä asetettu täsmällinen määräaika helpottaisi koulutuskeskusten ja kokeen järjestäjien toimintaa. Määräaika helpottaisi myös viranomaisten valvontatvötä liikenteen palvelulain mukaisen valvonnan ja verottajan suorittaman valvonnan yhteensovittamisessa. Koulutusorganisaation kirjanpitoon merkittäisiin oppilaan tiedot niin, että henkilö on tunnistettavissa. Koulutuksesta kirjattavilla tiedoilla tarkoitetaan koulutuksen käyneen koko nimeä ja henkilötunnusta. Henkilötunnusta saa käsitellä tietosuojalain 29 §:ssä asetettujen edellytysten täyttyessä. Nämä edellytykset täyttyvät tässä tapauksessa, koska rekisteröidyn yksiselitteinen yksilöiminen on tärkeää laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi eli kirjanpidon pitämiseksi, jotta koulutuksen suorittaneen henkilöllisyydestä voidaan varmistua.

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

säädetään tässä tapauksessa liikennepalvelulain ehdotetussa 36 b §:n 5 momentissa, jossa asetetaan koulutusorganisaatioille koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttämistä koskeva velvoite.

Oikeudellinen perusta käsitellä koulutushenkilökunnan henkilötietoja on niin ikään ehdotetun 36 b §:n 5 momentissa, jonka nojalla koulutusorganisaation tulee pitää kirjaa myös koulutuksesta vastaavasta johtajasta sekä koulutusta antavista opettajista ja säilyttää nämä tiedot. Koulutusorganisaation työntekijöitä koskevien tietojen säilyttäminen on välttämätöntä myös siitä syystä, että työnantajalla on muun muassa työsopimuslain 7 §:n mukaan velvollisuus antaa työntekijälle työtodistus, jos sitä pyydetään 10 vuoden kuluessa työsuhteen päättymisestä. Työntekijöiden henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan työelämän tietosuojalakia (laki yksityisyyden suojasta työelämässä 759/2004).

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

Laissa ei säädettäisi siitä, miten jäljennös valmistetaan. Luvanhaltija voisi ottaa jäljennöksen itse esimerkiksi kopiokoneella. Luvanhaltija vastaisi siitä, että luvan tai selvityksen jäljennöksestä käyvät ilmi kaikki alkuperäisen luvan tai selvityksen tiedot. Jäljennösten valmistamisesta vastaisi liikenneluvan haltija, ei taksinkuljettaja. Jos samalla luvalla harjoitetaan taksiliikennettä useammalla eri ajoneuvolla, tulisi jokaisessa ajoneuvossa olla sillä taksiliikennettä harjoitettaessa taksiliikennelupa tai sen jäljennös, tai jos taksiliikennettä harjoitetaan lain 4 §:n mukaisesti henkilö- tai tavaraliikenneluvan nojalla, selvitys, josta käy ilmi, että ilmoitus on merkitty liikenneasioiden rekisteriin.

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

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

Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin luvan tai otteen esittämisvelvollisuudesta. Ehdotetun 3 momentin mukaan kuljettajan olisi pyydettyä esitettävä 2 momentin 1 kohdan mukainen lupa tai selvitys valvontaviranomaiselle. Valvontaviranomaisilla

tarkoitettaisiin liikennepalvelulain 180 §:ssä mainittuja viranomaisia. Lupaa tai selvitystä ei tarvitsisi pitää esillä ajoneuvossa, vaan se esitettävä valvontaviranomaiselle pyydettyinä.

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

152 §. Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu. Pykälään tehtäisiin useita sisällöllisiä muutoksia. Ainoastaan nykyinen 1 momentti pysyisi lähes muuttumattomana. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin täsmennys siitä, että henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan tulisi huolehtia, että momentissa tarkoitettujen hintatiedot ovat helposti matkustajan nähtävissä taksin ulkopuolelta. Käytännössä täsmennys ei muuttaisi nykyistä oikeustilaa, sillä hintatiedot on jo nykyisin ilmoitettava Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisesti taksin ikkunaan kiinnitettävällä tarralla, joka on matkustajan helposti havaittavissa taksin ulkopuolelta. Täsmennys ei koskisi välityspalvelun tarjoajaa, mutta välityspalvelun tarjoajankin tulisi huolehtia momentissa säädetyn velvoitteen mukaisesti siitä, että matkustaja saa riittävät hintatiedot esimerkiksi internet-sivuilta, matkapuhelinsovelluksesta tai suullisesti kerrottuna puhelimesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, miten palvelun hinta on määritettävä sellaisissa taksipalveluissa, joita ei ole tilattu etukäteen, tai joissa matkan hintaa ei ole etukäteen sovittu. 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. Momentissa etukäteen tilatulla matkalla tarkoitetaan esimerkiksi tilanteita, joissa taksi tilataan puhelimella tai matkapuhelinsovelluksen avulla. Tyypillisimmin velvoite määrittää hinta momentissa tarkoitettulla tavalla koskisi tilanteita, joissa asiakas valitsee taksin taksiasemalta tai kadulta. Tällaisissakin tilanteissa taksiliikenteen harjoittaja ja asiakas voisivat sopia matkan hinnan etukäteen, jolloin säädettyä hinnoittelurakennetta ei tarvitsisi noudattaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin taksipalvelun esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta. Jos taksimatkaa ei ole tilattu etukäteen tai siitä ei ole sovittu kiinteää hintaa, olisi henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan annettava matkustajalle tieto esimerkkimatkan hinnasta. Esimerkkimatkan hinnalla tarkoitetaan sellaisen matkan arvonlisäverollista hintaa, jonka pituus on 10 kilometriä, ja joka kestää 15 minuuttia. Esimerkkimatkan hinta olisi laskettava pykälän 2 momentissa säädettyä hinnoittelurakennetta käyttäen. Hinnan laskemisessa käytettävien maksuluokkien suuruus on luvanhaltijan vapaasti päätettävissä ja se voi olla myös nolla. Esimerkkimatkan hinnan olisi oltava matkustajan helposti havaittavissa ennen kuin tämä nousee taksin kyytiin. Käytännössä esimerkkimatkan hinta voitaisiin ilmoittaa esimerkiksi auton ikkunaan kiinnitettävällä tarralla. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta ja esilläpidosta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa matkan hinnasta olisi sovittava nimenomaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset esimerkkimatkan hintatasosta, jonka ylityessä taksimatkan hinnasta on sovittava nimenomaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston on määritettävä edellä tarkoitettujen esimerkkimatkan hinnalle euromääräinen taso,

jonka ylittyessä luvanhaltijan määrittämän esimerkkimatkan hinnan voidaan katsoa poikkeavan merkittävästi taksiliikenteen palvelujen yleisestä hintatasosta. Merkittävänä ylityksenä voidaan pitää 50 prosentin ylitystä tavanomaiseksi katsotusta hintatasosta. Liikenne- ja viestintäviraston olisi seurattava taksipalvelujen yleistä hintatasoa ja tarkasteltava määritettyä esimerkkimatkan hintaa vuosittain. Jos taksiliikenteen harjoittajan ja matkustajan välille syntyy erimielisyys siitä, onko hinnasta sovittu nimenomaisesti, palveluntarjoajan on näytettävä väitteensä toteen. Jos hinnasta ei ole nimenomaisesti sovittu, se ei voi ylittää Liikenne- ja viestintäviraston määrittämää esimerkkimatkan hintarajaa. Liikenne- ja viestintäviraston määrittämää esimerkkimatkan hintarajaa ei saisi tällaisessa tapauksessa ylittää, vaikka matka olisi esimerkkimatkaa pidempi tai kestäisi sitä kauemmin. Esitetyn muutoksen myötä kumoutuisi velvoite sopia hinnasta nimenomaisesti taksimatkan kokonaishinnan ylittäessä 100 euroa.

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

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

179 §. *Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi jatkossa raportoitava säännöllisesti liikennepalvelulain vaikutuksista. Voimassa olevan sääntelyn mukaan viraston on arvioitava lain vaikutuksia ja raportoitava säännöllisesti liikennejärjestelmän tilasta, mutta lain vaikutuksiin liittyvää raportointivelvoitetta ei ole säädetty. Säännöllisellä raportoinnilla voitaisiin tarkoittaa esimerkiksi kahden vuoden välein julkaistavaa raporttia, jossa arvioidaan yhtäältä sitä, miten lainsäädäntö vaikuttaa yleisesti liikennemarkkinoihin ja toisaalta sitä, millaisia vaikutuksia mahdollisilla edellisen raportointikerran jälkeisillä lakimuutoksilla on ollut. Vaikutusten arvioinnissa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota lain tavoitteiden toteutumiseen.

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

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

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

193 a §. *Erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia valvova toimivaltainen viranomainen.* Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston koulutusorganisaatioiden valvontaa koskevasta veloitteesta sekä oikeudesta saada tiettyjä koulutusta koskevia tietoja valvonnan tueksi. Pykälässä säädettäisiin myös yrittäjäkokeen sekä koulutuksista myönnettävien todistusten valvonnasta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valvontavelvoitteen sisällöstä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi lain 35 a §:ssä tarkoitettujen koulutusorganisaatioiden sekä lain 6 a §:ssä tarkoitettua yrittäjäkokeen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi myös koulutuksien suorittamisen perusteella annettavien todistusten valvonnasta.

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttaman asiantuntijan tulisi saattaa valvonnan yhteydessä havaitut puutteet tai laiminlyönnit viipymättä Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä varten. Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamalla asiantuntijalla tarkoitettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajaa. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin myös hyväksytyjä koulutusorganisaatioita koskevista hallinnollisista seurauksista. Jos koulutuksen tai kokeen järjestämistä koskevan hyväksynnän vaatimukset eivät enää täyty, koulutusta tai koetta koskevia säännöksiä ei noudateta tai koulutuksia tai koetta ei muuten järjestetä asianmukaisesti, hyväksynnän saaneelle koulutusorganisaatiolle voitaisiin antaa huomautus tai varoitus sekä kehoitus havaittujen puutteiden poistamiseen määräajassa. Jos kehotusta ei noudateta, hyväksyntä olisi mahdollista peruuttaa.

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

246 a §. *Taksinkuljettajan kokeen koesuorituksen hylkääminen ja kieltö osallistua kokeeseen.* Lain hallinnollisia seuraamuksia käsittelevään VII osan 1 lukuun lisättäisiin uusi 246 a §, jossa säädettäisiin vilpillisestä toiminnasta taksinkuljettajan kokeessa sekä määräaikaisesta kiellosta osallistua kokeeseen todennetun vilpin seurauksena.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos taksinkuljettajan kokeeseen osallistuvan henkilön todetaan syyllistyvän vilpilliseen toimintaan koetilaisuuden aikana, kokeen järjestäjän on keskeytettävä koe kyseisen henkilön osalta ja hylättävä koesuoritus. Kokeen järjestäjä on käytännössä palveluntuottaja, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä. Kokeen järjestäjän tulisi lähettää tiedot havaitusta vilpillisestä toiminnasta Liikenne- ja viestintävirastolle, joka tekisi lopullisen päätöksen vilpin todentamisesta kokeenjärjestäjän toimittaman aineiston perusteella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin määräaikaisesta kiellosta osallistua taksinkuljettajan kokeeseen todennetun vilpin seurauksena. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että henkilölle, jonka on koetilaisuudessa todennettu syyllistyneen vilpilliseen toimintaan, voidaan asettaa kieltö osallistua taksinkuljettajan kokeen suorittamiseksi järjestettyyn koetilaisuuteen kolmen kuukauden ajaksi. Määräaika laskettaisiin siitä koepäivästä, jona vilpilliseksi katsottava toiminta havaittiin. Liikenne- ja viestintävirasto asettaisi kiellon saatuaan tiedon sekä selvityksen vilpillisestä toiminnasta kokeenjärjestäjältä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston tulisi antaa tarkempia määräyksiä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta sekä vilpin todentamisesta. Määräyksessä tulisi tarkasti ja tyhjentävästi määritellä, mikä kaikki toiminta katsottaisiin vilpiksi. Vilpilliseksi katsottavan toiminnan määrittely määräystasolla olisi tärkeää, jotta Liikenne- ja viestintävirasto

pystyy tarvittaessa nopeastikin reagoimaan, jos huomataan, että vilpin määrittely on joltain osin puutteellinen.

268 §. *Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset.* Liikennepalvelulain 268 §:n 1 momentin 2 kohtaa esitetään muutettavaksi siten, että jatkossa myös lain 151 §:n 2 momentissa säädettävien velvoitteiden laiminlyönnistä voisi seurata liikennevirhemaksu. Muutoksen myötä kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä lain 151 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdassa on säädetty luvan tai selvityksen mukana pitämisestä sekä luvan haltijan nimen ja yhteystietojen sekä kuljettajan nimen nähtävillä pitämisestä.

Liikennevirhemaksun määräämistä, tiedoksiantoa ja täytäntöönpanoa koskevien säännösten osalta pykälän 2 momentissa on viittaus tieliikennelain säännöksiin. Pykälän 2 momenttiin ei esitetä muutoksia.

7.2 Tieliikennelaki

155 §. *Taksivalaisimen käyttäminen.* Tieliikennelain 5 luvun 155 §:ään lisättäisiin uusi 1–3 momentti, jolloin pykälän nykyinen 1 momentti siirtyisi 4 momentiksi. Ehdotetussa uudessa 1 momentissa säädettäisiin taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta. Ehdotetussa uudessa 1 momentissa säädettäisiin, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin. Taksivalaisimen tulisi olla ajoneuvossa näkyvillä silloin, kun ajoneuvoa käytetään liikennepalvelulain 4 §:n 1 momentissa määriteltyyn taksiliikenteeseen. Kun ajoneuvoa ei käytetä taksiliikenteeseen, vaan esimerkiksi yksityisajoon, voisi taksivalaisimen poistaa tai peittää. Taksivalaisin tulisi sijoittaa ajoneuvon ulkopuolelle siten, että se on selvästi havaittavissa ajoneuvon ulkopuolelta.

Ehdotetussa uudessa 2 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa taksivalaisinta ei tarvitsisi käyttää. Tällaisia kuljetuksia olisivat momentin 1 kohdan mukaan koti- tai matkailupalveluyrityksen kuljetukset, joissa kuljetetaan yrityksen omia asiakkaita osana yrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja joissa kuljetus tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla. Taksivalaisinta ei siten edellytettäisi tilanteissa, joissa kuljettajalta ei edellytetä taksinkuljettajan ajolupaa liikennepalvelulain 25 §:n 6 momentin mukaisesti. Taksivalaisinta ei tarvitsisi käyttää myöskään momentin 2 kohdan mukaan sellaisissa yritys- tai edustusajoissa, joissa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella. Selvyyden vuoksi todetaan lisäksi, että taksivalaisinta ei tarvitsi käyttää myöskään lain 4 §:n 2 momentin mukaisissa kuljetuksissa, joita ei katsota taksiliikenteeksi.

Ehdotetussa uudessa 3 momentissa säädettäisiin, että ehdotetun 2 momentin 2 kohdan mukainen sopimus tai jäljennös yritys- tai edustusajossa toimimisesta olisi pidettävä ajoneuvossa mukana. Kuljettajan tulisi pyydettyäessä esittää sopimus valvontaviranomaiselle. Valvontaviranomaisilla tarkoitettaisiin liikennepalvelulain 180 §:ssä mainittuja viranomaisia. Taksivalaisimen ollessa poistettuna ajoneuvolla ei saisi kuljettaa muita kuin kyseisen sopimustoimeksiantajan asiakkaita.

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

Taksivalaisimen käyttöä koskevat seuraamukset määräytyisivät tieliikennelain 171 §:n mukaisesti. Tieliikennelain 171 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kul-

jettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttämisestä säädettyä.

7.3 Ajoneuvolaki

25 §. *Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet.* Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa taksimatkan hinnan määrittämiseen olisi käytettävä mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävää ja sen mukaisesti hyväksyttyä taksamittaria, jos hinta perustuu matkan aikana tapahtuvaan matkan tai ajan mittaamiseen. Lisäksi säädettäisiin, että kaikissa taksimatkoissa, riippumatta siitä, miten niiden hinta määräytyy, olisi oltava joko mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävä taksamittari taikka muu laite tai järjestelmä, joka kykenee luotettavasti tallentamaan tiedot, joita esitetään kerättäväksi liikennepalvelulain 15 a §:n nojalla. Taksamittarilla tai muilla laitteilla tai järjestelmillä olisi kerättävä vaaditut tiedot kaikista ammattiajoista. Tiedonkeruussa voidaan hyödyntää tarvittaessa useampia laitteita tai järjestelmiä. Taksamittarin sekä muun laitteen tai järjestelmän tulisi olla sellaisia, että ne keräävät ja säilyttävät vaaditut tiedot siten, ettei niitä ole mahdollista jälkikäteen muokata. Kerätyt tiedot tulisi myös säilyttää siten, että niitä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa, jotta ne voidaan esimerkiksi liittää osaksi kirjanpitoa ja niitä voidaan hyödyntää verovalvonnassa.

Laite tai järjestelmä tai niiden yhdistelmä tarkoittaa esimerkiksi tietojärjestelmää, johon sisältyisi vähintään seuraavia osia: Taksiajoneuvossa mukana olevalla laitteella oleva sovellus tai muu laite, joka mittaa tai muutoin todentaa matkan ajankohdan, kuljetun matkan pituuden ja siihen käytetyn ajan sekä tallentaa kuljettajan yksilöintitiedot ja matkan hinta- ja maksutapatieidot. Toiseksi tietojärjestelmään sisältyisi kolmannen osapuolen hallinnoima tietokanta tai tietokantoja, joihin sovelluksella tai laitteella kerätyt tiedot siirtyvät automaattisesti ja joissa ne säilytetään muuttumattomina. Kolmanneksi tietojärjestelmään sisältyisi laitteita, joiden avulla kerätyt tiedot siirtyvät tietokantoihin. Neljänneksi tietojärjestelmään sisältyisi ohjelmistoja, joiden avulla toteutetaan esimerkiksi tarvittavat raportointi- ja tiedonhakuominaisuudet siten, että tietokantoihin tallentuneita tietoja voi tarkastella ja tulostaa selväkielisessä muodossa. Muulla laitteella tai järjestelmällä ei tarkoiteta sellaista laitetta tai järjestelmää, joka ominaisuuksiltaan vastaa mittauslaitedirektiivissä tarkoitettua taksamittaria.

27 a §. *Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset.* Pykälän 2 momentista kumottaisiin 8 kohta. Kyseiseen kohtaan sisältyvä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus taksamittarista sekä muusta laitteesta ja järjestelmästä siirrettäisiin uuteen 4 momenttiin. Uusi määräyksenantovaltuus eroaisi aiemmasta siten, että jatkossa määräys annettaisiin ilman erillistä arviointia sen tarpeellisuudesta. Tarkemmat määräykset voisivat koskea taksamittareiden osalta mittauslaitedirektiivissä tarkoitettua ilmastollista käyttöympäristöä, suojausta tietojen turmeltumista vastaan ja etäasennuksen raportointia. Muun laitteen tai järjestelmän osalta määräykset voisivat koskea esimerkiksi tarkkuutta, jolla laitteen on mitattava tai muutoin todennettava matkan pituus ja siihen käytetty aika, sekä sitä, miten tietoja olisi säilytettävä ja suojattava, jottei niitä pysty jälkikäteen muokkaamaan. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, missä ja miten laitteen tai järjestelmän keräämiä tietoja on voitava tarkastella ja tulostaa.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Taksipalvelujen saatavuustiedot

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä niistä tiedoista, joita henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus toimittaa tarjoamiensa tai välittämiensä palvelujen

tarjonnasta ja toteutuneesta kysynnästä. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi myös tarkempia määräyksiä tietojen toimitustavoista ja tietojen toimittamisen määräajoista.

Taksamittari sekä muu laite ja järjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset taksamittarista sekä muusta laitteesta ja järjestelmästä ajoneuvolain 27 a §:n määräyksenantovaltuuksien nojalla. Tarkemmat määräykset voisivat koskea taksamittareiden osalta mittauslaitedirektiivissä tarkoitettua ilmastollista käyttöympäristöä, suojausta tietojen turmeltumista vastaan ja etäasennuksen raportointia. Muun laitteen tai järjestelmän osalta määräykset voisivat koskea esimerkiksi tarkkuutta, jolla laitteen on mitattava tai muutoin todennettava matkan pituus ja siihen käytetty aika, sekä sitä, miten tietoja olisi säilytettävä ja suojattava, jottei niitä pysty jälkikäteen muokkaamaan. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, missä ja miten laitteen tai järjestelmän keräämiä tietoja on voitava tarkastella ja tulostaa.

Taksivalaisin

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

Taksipalvelujen hinnoittelu

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset taksipalvelujen hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta; esimerkkimatkan hinnasta, jonka vlittvessä taksimatkan hinnasta on sovittava nimenomaisesti: erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen lisäpalveluille asetettavista enimmäishinnoista, sekä virastolle toimitettavista hintatiedoista, toimitustavoista ja tietojen toimittamisen määräajoista.

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset yrittäjäkoulutuksen yrittäjäkurssin ja kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeen arvosteluperusteista.

Taksinkuljettajan koe

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta.

Taksinkuljettajan kokeen koesuorituksen hylkääminen ja kieltö osallistua kokeeseen

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

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus

Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta.

Taksiliikenteen koulutusorganisaation hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen

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

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutusorganisaation velvollisuudet

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

9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2021.

Lain 6 §:n 1 momenttiin ehdotetaan lisättävän määräys siitä, että Y-tunnus on jatkossa taksiliikenneluvan myöntämisen edellytys. Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joille ei ole lain voimaantulohetkellä annettu Y-tunnusta, tulee hankkia Y-tunnus viimeistään 1 kesäkuuta 2021 mennessä.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi siirtymäsäännös, joka koskee jo taksiliikenneluvan saaneiden yrittäjäkoulutusvelvoitetta. Velvoite suorittaa esityksen 6 a §:ssä tarkoitettu taksiliikenteen yrittäjäkoulutus koskisi myös niitä luvanhaltijoita, joille on myönnetty taksiliikennelupa aikavälillä 1.7.2018–31.12.2020. Velvoite koskisi sekä luonnollisia että oikeushenkilöitä. Oikeushenkilön osalta velvoite yrittäjäkoulutuksen suorittamiseen koskisi oikeushenkilön liikenteestä vastaavaa henkilöä. Kyseisellä aikavälillä taksiliikenneluvan saaneet eivät ole joutuneet suorittamaan pakollista yrittäjäkoulutusta.

Siirtymäsäännös sisältäisi lievennyksen, jonka mukaan kyseisellä aikavälillä luvan saaneiden tulisi joko osallistua yrittäjäkoulutukseen tai vaihtoehtoisesti suorittaa koulutuksen tietojen hallinnan osoittava yrittäjäkoe. Tällä varmistettaisiin, että kaikki taksiliikennettä harjoittavat ovat tietoisia keskeisistä yritystoiminnan velvoitteista. Jos 1.7.2018 jälkeen taksiliikenneluvan saanut toimija on ehtinyt suorittaa esimerkiksi välityskeskukseen tarjoamaa yrittäjäkoulutusta, tällaisilla luvanhaltijoilla olisi mahdollisuus osoittaa osaamisensa osallistumalla ainoastaan yrittäjäkokeeseen. Toisaalta niiden luvanhaltijoiden, jotka eivät ole käyneet minkäänlaista koulutusta, olisi suositeltavaa osallistua koulutukseen.

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

Siirtymäsäännöksen 2 momentissa säädettäisiin, että siirtymäsäännöstä ei sovelleta niihin 1 momentissa tarkoitettulla ajanjaksolla taksiliikenneluvan saaneisiin toiminnanharjoittajiin, jotka pystyvät luotettavasti osoittamaan, että he ovat suorittaneet taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (695/2009) aikaisen taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen. Säännöksen 2 momentti olisi tarpeellinen siitä syystä, että edellisen taksiliikennelain aikana taksilupaa hakevat saattoivat suorittaa lakisääteisen yrittäjäkoulutuksen luvanhakuprosessin aikana, mutta aikaisemman lupien määräsääntelyn johdosta lupa saattoi jäädä saamatta. Siirtymäsäännöksen 2 momentilla varmistettaisiin, että ne henkilöt, jotka ovat suorittaneet lakisääteistä yrittäjäkoulutusta,

mutta saaneet ensilupansa vasta liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen, olisivat vapautettuja yrittäjäkoulutuksesta.

10 Toimeenpano ja seuranta

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

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnan käsiteltäväksi on 12.3.2020 annettu esitys laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 17/2020 vp), jossa esitetään muutettavaksi tieliikennelain 155 §:ää. Esityksessä HE 17/2020 vp muutettavaksi ehdotettu tieliikennelain 155 §:n 1 momentti ehdotetaan tässä esityksessä siirrettäväksi 155 §:n 4 momentiksi samalla kun pykälään ehdotetaan liittäväen uudet 1-3 momentit.

Eduskunnan käsiteltäväksi on tulossa syksyllä 2020 myös toinen hallituksen esitys liikennepalvelulain muuttamisesta (LVM030:00/2020), jossa säädettäisiin esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymispäätöksiä koskevasta muutoksenhausta. Jatkovalmistelussa ratkaistaan otetaanko taksisääntelyyn liittyvien hyväksymispäätösten muutoksenhakumenettelyt osaksi kyseistä hallituksen esitystä vai käsitelläänkö ne tässä hallituksen esityksessä.

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Omaisuuksien suoja (15 §)

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Perustuslain takaama omaisuuden suoja tarkoittaa muun ohella sitä, että omistajalla on lähtökohtaisesti valta hallita, käyttää ja hyödyntää omaisuuttaan haluamallaan tavalla sekä määrätä siitä⁸². Esitykseen sisältyvä ehdotus, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa enimmäishinnat erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen lisäpalveluille, merkitsee mahdollisuutta rajoittaa omistajan oikeutta määrätä omaisuutensa käytöstä perittävän vastikkeen suuruudesta. Myös velvoite käyttää tiettyä hinnoittelurakennetta kadulta tai taksiasemalta otettujen kyytien hinnoittelussa rajoittaa omistajan oikeutta määrittää omaisuutensa käytöstä perittävästä vastikkeesta.

Perustuslakivaliokunta on aikaisemmin arvioinut, että taksiliikenteessä on kysymys erityislaatuista liiketoiminnasta, jossa asiakkaalla ei yleensä ole etukäteen mahdollista valita vapaasti

⁸² Ks. esim. PeVL 41/2006 vp, s. 2/II.

palvelujen tarjoajaa ja tehdä palveluja koskevia hintavertailuja, ja on näillä perusteilla katsonut, että taksiliikenteen palvelujen enimmäishintasäntelylle on olemassa hyväksyttävät perusteet. Perustuslakivaliokunta on myös korostanut, että kuluttajansuojelulliset perusteet ovat erityisen merkittäviä iäkkäiden, vammaisten ja terveydentilansa vuoksi heikommassa asemassa olevien asiakkaiden suojelemiseksi.⁸³

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

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

Kuluttajansuojan tarve voi olla suurempi myös sellaisissa taksipalveluissa, joissa hinta määräytyy vasta matkan aikana. Tällaisissa kyydeissä on tärkeää, että kuluttaja saa riittävät tiedot matkan hinnasta ennen matkan alkua. Tästä syystä veloitteita tarjota hintainformaatiota, käyttää säänneltyä hinnoittelurakennetta ja sopia poikkeuksellisen korkeista hinnoista voidaan pitää tarpeellisenä kuluttajan aseman turvaamiseksi. Näiden veloitteiden voidaan katsoa merkittävällä tavalla lisäävän kuluttajien mahdollisuuksia arvioida palvelun hintaa etukäteen ja vähentävän ryöstöhinnoittelun riskiä. Tästä syystä voimakkaammin perusoikeuksiin puuttuvia sääntelykeinoja, kuten enimmäishintasäntelyä ei voida pitää välttämättöminä.

Taksiliikenteen palvelujen enimmäishintojen osalta perustuslakivaliokunta on katsonut, että elinkeinonharjoittajan näkökulmasta olennaista on, että kuluttajahintojen tulee olla kustannus-suuntautuneita siten, että niihin sisältyy kohtuullinen voitto. Perustuslakivaliokunta on myös

⁸³ PeVL 31/2006 vp, s. 4; PeVL 46/2016 vp, s. 4.

kiinnittänyt huomiota siihen, että enimmäishintaa olisi tarkasteltava riittävän usein, jottei kustannusten mahdollinen kohoaminen vaikuta kohtuuttomasti liikenteenharjoittajan tulokseen.⁸⁴ Esitetyn liikennepalvelulain 152 §:n 5 momentin mukaan enimmäishintasääntelyn tarvetta arvioitaessa Liikenne- ja viestintäviraston tulisi ottaa huomioon tehokkaan toimijan kustannukset palvelun tuottamisesta. Mahdollisten enimmäishintojen tulisi olla kustannussuuntauneita ja sisältää kohtuullisen tuotto. Enimmäishinta voitaisiin asettaa enintään vuodeksi kerrallaan, jotteivat kustannuksissa tapahtuvat muutokset kohtuuttomasti heikentäisi palvelun tuottamisen kannattavuutta. Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava vuosittain myös sellaisen esimerkiksi matkan hinnan tasoa, jonka jälkeen hinnasta olisi sovittava nimenomaisesti.

Oikeus työhön ja elinkeinovapaus (18 §)

Esitystä tulee tarkastella myös siitä näkökulmasta, miten se turvaa ihmisten oikeuden työhön ja elinkeinon harjoittamiseen. Perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvataan jokaiselle oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Vaatimus viranomaisen myöntämästä luvasta työn, ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen merkitsee rajoitusta elinkeinovapauteen, jolloin lupavaatimusten tulee täyttää perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset. Elinkeinovapauden rajoituksista on säädettävä laissa ja rajoitusten on oltava täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten tulee ilmetä laista.⁸⁵

Perustuslakivaliokunta on katsonut taksiliikennelaista ja liikennepalvelulaista antamissaan lausunnoissa, että taksitoiminnalla on tärkeä asema osana julkisen liikenteen järjestelmää, ja että taksiliikenteellä on myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta toteuttava merkitys erityisesti erityisryhmille, kuten vammaisille ja liikuntarajoitteisille. Tästä syystä esimerkiksi matkustajaturvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen liittyvät lupaehdot voivat muodostaa hyväksyttävän perusteen elinkeinovapauden puuttumiselle. Elinkeinovapaus ei siten ole muodostanut estettä taksiliiketoiminnan tai taksinkuljettajana toimimisen luvanvaraisuudelle.⁸⁶

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

Perustuslakivaliokunta on sääntelyn sisällön osalta pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta.⁸⁷ Valiokunta on toisaalta katsonut, ettei toimiluvan pysyvyys nauti sellaisenaan suojaa lainsäätäjän toimia kohtaan ja toimilupiin mahdollisesti kohdistuvat rajoitukset voivat johtua perusoikeuksien suojasta. Toimiluvan haltijan olisi voitava kuitenkin luottaa lupaehtojen pysyvyyteen sellaista muuttamista vastaan, joka ei perustu toimiluvan myöntämisen jälkeen sattuneeseen erityiseen syyhyn tai tapahtuneeseen yleisempään kehitykseen. Luvan myöntämisen jälkeen ilmenneen

⁸⁴ PeVL 46/2016 vp, s. 4–5.

⁸⁵ Ks. esim. PeVL 46/2016 vp, s. 3.

⁸⁶ PeVL 46/2016 vp, s. 3 ja PeVL 31/2006 vp, s. 2.

⁸⁷ PeVL 46/2016 vp, s. 3 PeVL 17/2009 vp, s. 2/II

tekijän tulisi myös olla merkitykseltään olennainen verrattuna niihin olosuhteisiin, joiden vallitessa alkuperäinen toimilupa on myönnetty.⁸⁸ Viranomaiselle on voitu tietyissä tapauksissa säättää toimivalta muuttaa elinkeinolupaa ja sen ehtoja, kunhan muutokset ovat välttämättömiä toiminnan edellytyksissä tapahtuneiden olennaisten muutosten johdosta.⁸⁹

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

Yrittäjäkoulutusvaatimuksen ulottamista myös niihin liikennepalvelulain aikana luvan saaneisiin toiminnanharjoittajiin, jotka eivät ole suorittaneet pakollista yrittäjäkoulutusta, pidetään perusteltuna, koska toimenpiteellä ei uskota muuten saavutettavan sille asetettuja tavoitteita. Esitetyn siirtymäsäännöksen tarkoituksena olisi erityisesti varmistaa, että yrittäjäkoulutusvaatimus vaikuttaisi niihin toiminnanharjoittajiin, jotka eivät ole saaneet aikaisemman lain mukaista pakollista yrittäjäkoulutusta. Taksiliikennelupa on voimassa kymmenen vuotta myöntämispäivämäärästä, minkä vuoksi yrittäjäkoulutusvaatimuksen ulottaminen vasta luvan uusimisen ajankohtaan ei parantaisi jo alalla olevien, yrittäjäkoulutusta käymättömien toimijoiden osaamista lähivuosina. Velvoitteen ulottaminen uusien luvan hakijoiden ohella myös liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen alalle tulleisiin toiminnanharjoittajiin saattaisi vanhat ja uudet toiminnanharjoittajat näiden velvoitteiden osalta samaan asemaan perustuslain yhdenvertaisuussäännöksen mukaisesti. Muutoksen myötä kaikkien luvanhaltijoiden olisi edellytetty hankkineen yrittäjäkoulutusta. Siirtymäsäännöksessä esitetään, että ne toimijat, jotka ovat saaneet taksiliikenneluvan 1.7.2018–31.12.2020 välisenä ajanjaksona, voisivat luvan voimassa olon varmistukseksi suorittaa joko pelkän yrittäjäkokeen tai osallistua vain yrittäjäkoulutuksen teoriakurssille. Lievennys antaisi esimerkiksi liikennepalvelulain aikana muulla tavoin yrittäjäosaamista hankkineille yrittäjille mahdollisuuden osoittaa osaamisensa suorittamalla hyväksytysti pelkän yrittäjäkokeen. Liiketoiminnan harjoittamista heikommin tuntevilla taksiryrittäjillä puolestaan olisi kannustin osallistua teoriaopetukseen. Yrittäjäkokeen suorittamiseen annettaisiin vuoden siirtymäaika, jolloin toimijoiden on mahdollista varautua koulutuksen suorittamiseen. Vuoden siirtymäaika pidetään riittävänä, koska kyse on vain muutaman päivän koulutuksesta. Uusien luvanhakijoiden tulisi osallistua sekä koulutukseen että suorittaa koe hyväksytysti.

⁸⁸ PeVL 9/2013 vp, s 2 ja PeVL 19/1998 vp, s. 8

⁸⁹ PeVL 36/2004 vp, s. 2

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

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

Ehdotuksen 1. lakiehdotukseen sisältyisi myös säännöksiä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaadittavasta Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnästä. Koulutusta tarjoavien organisaatioiden olisi haettava Liikenne- ja viestintävirastolta hyväksyntää ennen hyväksymistä edellyttävän koulutustoiminnan aloittamista. Perustuslakivaliokunta on aiemmin katsonut, ettei tämän tapainen hyväksymismenettely rinnastu esimerkiksi rekisteröintimenettelyn tavoin elinkeinovapauden rajoittamiseen, jos se ei itsessään rajoita palvelujen tarjoamista⁹⁰. Liikennepalvelulakiin ehdotettu lisäys koulutusorganisaatioilta vaadittavasta hyväksynnästä ei aseta rajoitteita koulutuksen tai taksitoimintaan liittyvän koulutuksen tarjoamiseen. Hyväksyntä tarvittaisiin vain, jos koulutusorganisaatio haluaa tarjota liikennepalvelulaissa määriteltyjä koulutuskokonaisuuksia (1. lakiehdotuksen 6 a ja 26 a §). Hyväksymismenettelyn ei siten voida katsoa rajoittavan koulutusorganisaatioiden elinkeinovapautta.

Lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §)

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Erityisillä syillä voidaan tarkoittaa esimerkiksi sitä, että sääntely on teknistä tai vähäisiä yksityiskohtia koskevaa, ja johon liittyy ainoastaan vähäistä harkintavallan käyttöä. Myös poikkeuksellisen usein muutettava sääntely voi muodostaa 2 momentissa tarkoitettua erityisen syyn.⁹¹ Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muulle viranomaiselle annettavan määräyksenantovaltuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Rajauksella voidaan tarkoittaa esimerkiksi ajallista tai asiallista rajausta.

Tässä esityksessä ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle useita määräyksenantovaltuuksia. Esityksen 1. lakiehdotuksen 6 a §:n 5 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksen yrittäjäkoulutuksen yrittäjäkurssin ja -kokeen sisällöstä, toteutuksesta ja kokeen arvosteluperusteista. Yrittäjäkoulutuksen sisällöstä säädettäisiin kuitenkin ehdotetun lain 6 a §:ssä ja viraston harkintavalta rajautuisi tätä yksityiskohtaisempien seikkojen määrittelyyn. Yrittäjäkoulutuksen tarkkojen yksityiskohtien määrittely vaatii teknistä ja pedagogista asiantuntemusta,

⁹⁰ PeVL 17/2009 vp, s. 2/II.

⁹¹ Ks. HE 1/1998 vp, s. 133/II.

minkä vuoksi asiasta on katsottu tarkoituksenmukaiseksi antaa määräyksenantovaltuus virastolle, jolla on asiantuntemusta kyseisissä asioissa. Määräyksenantovaltuus mahdollistaa myös vrittäjäkoulutusten tarkempien reunaehtojen päivittämisen nopeasti, mikä voi olla tarpeellista huomioiden toimialan ja sen vaatimusten nopea kehittyminen.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 25 a §:n 2 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräyksen taksinkuljettajan kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Lain 25 §:ään sisältyvä io tällä hetkellä taksinkuljettajan koetta koskeva Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus, jonka mukaan virasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista. Lakiehdotus ei toisi merkittävää uudistusta nykytilaan. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa io tällä hetkellä kokeen järjestämistä koskevasta ohjeistuksesta. Määräyksenantovaltuuden muutoksen yhteydessä lakiehdotuksessa esitetään huomattavaa tarkennusta laissa säädettyyn taksinkuljettajan kokeen määritelmään ja sen vähimmäisisältöön. Mahdollisuus kokeeseen ilmoittautumisesta määrittämiseen mahdollistaisi sen, että virastolla olisi mahdollisuus velvoittaa palveluntarjoajaa hyödyntämään esimerkiksi digitaalisia ratkaisuja, mikä voisi helpottaa taksinkuljettajakokelaiden alalle tuloa. Huomioiden edellä mainitun lakitasoisen tarkennuksen määräyksenantovaltuuden ei katsota lisäävän Liikenne- ja viestintäviraston harkintavaltaa taksinkuljettajan kokeen määrittelyn osalta.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 26 a §:ssä säädettäisiin taksiliikenteen eritvisryhmien kuljettajakoulutuksesta. Pykälän 7 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkentavia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta. Koulutuksen sisällöstä säädettäisiin tarkasti pykälän 2 momentissa. Tämän vuoksi Liikenne- ja viestintävirastolle ei annettaisi laajaa harkintavaltaa määrätä koulutuksen sisällöstä. Koulutussisällön järjestämiseen ja sisältöön liittyvä kuitenkin paljon teknisiä ja syvällisempää asiantuntemusta vaativia yksityiskohtia, jotka saattavat edellyttää päivittämistä tasaisin väliajoin.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 35 b §:ssä säädettäisiin erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja vrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaadittavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän hakemisesta ja koulutusohjelman vahvistamisesta. Pykälän 4 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä hyväksynnän hakemisesta ja myöntämisessä noudatettavasta menettelystä, koulutusohjelman vahvistamista sekä koulutusohjelman valvonnan kannalta tarpeellisista opetuksen käytännön järjestämiseen, opetustiloihin, opetuskalustoon, opetusvälineisiin ja oppilasryhmäkokoon liittyvistä ehdoista. Määräyksenantovaltuuden laajuus on määriteltävä tarkasti momentissa, eikä se jätä Liikenne- ja viestintävirastolle laajaa harkintavaltaa määräyksen sisällöstä. Hyväksynnän hakemiseen ja koulutuksen järjestämiseen liittyy paljon tarkkoja yksityiskohtia, joista on katsottu olevan tarkoituksenmukaista antaa viranomaisen määräyksiä. Liikenne- ja viestintäviraston henkilöstöllä on kattavaa teknistä asiantuntemusta koulutusten järjestämiseen liittyvistä edellytyksistä, mikä puoltaa määräysvallan antamista virastolle.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 36 a §:ssä säädettäisiin taksiliikenteen hyväksytyt koulutusorganisaation opetushenkilöstöstä ja välineistä. Pykälän 3 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä koulutuksesta vastaavan johtajan sekä koulutuksissa käytettävän opetushenkilöstön kelpoisuusvaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirastolla on kattava tekninen ja pedagoginen asiantuntemus liikennesektorin koulutusvaatimuksista sekä koulutukseen vaadittavasta pätevydestä, mikä puoltaa määräysvallan antamista virastolle.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 152 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä taksiliikenteen palvelujen hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta. Määräyksenantovaltuus koskee ilmoittamistavan ja

esilläpidon teknisiä yksityiskohtia, eikä sisällä laajaa harkintavaltaa. Esityksen 1. lakiehdotuksen 152 §:n 6 momenttiin ja 179 §:n 4 momenttiin sisältyvät valtuudet koskisivat tietojen toimittamista koskevia tarkempia määräyksiä. Määräyksillä säädettäisiin tietojen tarkemmasta sisällöstä, toimitustavoista ja toimitusajoista, joten ne ovat luonteeltaan teknisiä ja vähäisiä yksityiskohtia koskevia. Vähäisiä teknisiä yksityiskohtia sisältävien oikeussääntöjen antaminen on tarkoituksenmukaista antaa teknistä asiantuntemusta omaavan Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi.

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

Esityksen 3. lakiehdotuksen 27 a §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset taksimittarista sekä muusta laitteesta ja järjestelmästä. Tarkemmat määräykset koskisivat laitteiden ja järjestelmien teknisiä yksityiskohtia, ja tehtävä on tästä syystä perusteltua antaa teknistä asiantuntemusta omaavan viranomaisen tehtäväksi. Myös laitteiden ja teknologioiden nopea kehitys perustelee sitä, että niiden teknisiä ominaisuuksia säännellään viraston määräyksellä. Liikenne- ja viestintävirastolla on valtuus antaa vastaavia määräyksiä myös voimassa olevan lainsäädännön nojalla.

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle.

Esityksessä liikennepalvelulakiin ehdotetaan lisättäväksi säännökset erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta (26 a) sekä yrittäjäkoulutuksesta (6 a §). Edellä mainittujen koulutusten järjestämiseen vaadittaisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä, jonka edellytyksistä säädettäisiin uudessa 35 a §:ssä. Koulutusten sekä yrittäjäkoulutukseen kuuluvan yrittäjäkokeen järjestämisen edellytykset ja sisältö määriteltäisiin laissa ja viranomaisen määräyksissä. Esityksen 193 a §:n 1 momentissa esitetään, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi hyväksymisen perusteella

koulutusta antavien koulutusorganisaatioiden sekä tämän lain 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkokeen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi myös koulutusten suorittamisen perusteella annettavien todistusten valvonnasta.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään valtuuttamalla asiantuntijalla olisi oikeus päästä seuraamaan opetusta sekä saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Asiantuntijalla olisi myös oikeus päästä seuraamaan yrittäjäkoulutuksen yrittäjäkoetta sen asianmukaisen toteutumisen ja kulun varmistamiseksi. Momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutusorganisaation tulisi järjestää olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastuksia ei saisi tehdä pysyväisluontoiseen asumiseen käytettävässä tilassa. Tarkastuksessa olisi noudatettava hallintolain 39 §:ää.

Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamalla asiantuntijalla tarkoitetaan käytännössä yksityistä palveluntuottajaa, jolla on tekniset taidot ja tehtävän edellyttämä kokemus koulutukselle asetettujen edellytysten toteutumisen valvonnasta. Säännös mahdollistaisi yksityisten asiantuntijoiden hyödyntämisen laissa säädetyssä valvontatehtävässä. Tehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle on perusteltua tehtävän edellyttämän erityisen asiantuntemuksen vuoksi.⁹² Myös hyvän hallinnon vaatimusten voidaan katsoa toteutuvan, sillä toiminnassa olisi noudatettava hallinnon yleislakeja. Säännös sisältäisi viittauksen hallintolain 39 §:ään. Valvontatehtävässä ei olisi kyse merkittävästä julkisen vallan käytöstä, sillä tehtävä ei sisällä itsenäistä päätäntävaltaa, vaan yksityinen palveluntarjoaja raportoisi mahdollisista valvonnan aikana esiin tulleista epäkohdista Liikenne- ja viestintävirastolle, joka päättäisi jatkotoimista valvontahavaintojen pohjalta. Säännös ei sisältäisi oikeutta määrätä hallinnollisia seuraamuksia, vaan tämä valta olisi Liikenne- ja viestintävirastolla. Valvontaa ei myöskään olisi mahdollista suorittaa kotirauhan piiriin kuuluvissa tiloissa. Edellä esitetyin perustein säännöksen ei katsota olevan perustuslain 124 §:n näkökulmasta ongelmallinen.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

⁹² Ks. esim. PeVL 37/2010 vp, s. 5/I, jossa perustuslakivaliokunta katsoi, että julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle on tarkoituksenmukaista tilanteessa, jossa tehtävän luonne edellyttää syvällistä erikoistumista aihealueeseen.

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 6 §:n 1 momentin 8 kohta, 2 momentin 7 kohta ja 4 momentti, 25 §:n 2 momentin 3 kohta, 4 momentin johdantokappale ja 5 momentti, 26 §:n 2 momentti, 151 §:n 1 momentin 7 kohta, 152 ja 179 §, 216 §:n 1 momentin 3 kohta ja 268 §:n 1 momentin 2 kohta,

sellaisina kuin niistä ovat 25 §:n 2 momentin 3 kohta, 26 §:n 2 momentti, 151 §:n 1 momentin 7 kohta ja 268 §:n 1 momentin 2 kohta laissa 371/2019, 25 §:n 4 momentin johdantokappale ja 5 momentti sekä 216 §:n 1 momentin 3 kohta laissa 984/2018, 152 § osaksi laissa 984/2018 sekä 179 § osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, sekä

lisätään 6 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, uusi 9 ja 10 kohta, 6 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, uusi 8 kohta, 6 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, uusi 5 momentti, lakiin uusi 6 a, 15 a, 25 a, 26 a, 35 a, 36 a ja 36 b §, 151 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 371/2019, uusi 8 kohta, 151 §:ään uusi 2 ja 3 momentti, lakiin uusi 193 a §, 216 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 984/2018, uusi 4 kohta sekä lakiin uusi 246 a § seuraavasti:

6 §

Taksiliikenneluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

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

9) jolle on annettu yritys- ja yhteisötunnus yritys- ja yhteisötietolain 9 §:n mukaisesti;

10) joka on hyväksytysti suorittanut tämän lain 6 a §:n 3 momentissa tarkoitetun yrittäjäkokeen.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

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

8) jonka 7 §:ssä tarkoitettu liikenteestä vastaava henkilö on hyväksytysti suorittanut tämän lain 6 a §:n 3 momentissa tarkoitetun yrittäjäkokeen.

Edellä 1 momentin 10 kohdassa ja 2 momentin 8 kohdassa edellytettyä yrittäjäkoetta ei kuitenkaan vaadita toiminnanharjoittajilta, joiden harjoittama kuljetustoiminta on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla.

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

6 a §

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe

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

Koulutuksen kesto on vähintään 21 tuntia. Yrittäjäkoulutus on mahdollista jakaa useammalle päivälle.

Yrittäjäkoulutuksen suorittaminen edellyttää yrittäjäkokeen hyväksytyä suorittamista. Yrittäjäkokeeseen tulee sisältyä kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Kokeen hyväksytysti suorittaneelle annetaan todistus.

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

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

15 a §

Taksimatkasta kerättävät vähimmäistiedot

Henkilöliikennettä tarjoava luvan haltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään ajoneuvolain 25 §:n 2 momentin mukaista laitetta, jolla kerätään ja tallennetaan jokaisesta taksimatkasta 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.

Tietojen säilytystavasta säädetään kirjanpitolain (1336/1997) 2 luvun 7 §:n 1 momentissa ja 9 §:ssä. Tietojen säilytysajasta säädetään kirjanpitolain 2 luvun 10 §:n 2 momentissa, arvonsäverolain (1501/1993) 209 n §:ssä ja verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995) 12 §:ssä.

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

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

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

Kun hakijalle on myönnetty ajolupa, Liikenne- ja viestintävirasto voi pyynnöstä myöntää siitä väliaikaisen todistuksen. Mitä muutoin säädetään ajoluvasta, koskee myös väliaikaista todistusta.

25 a §

Taksinkuljettajan koe

Taksinkuljettajan kokeen hyväksytyt 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 valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta.

26 §

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

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

26 a §

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus ja koulutustodistus

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneelle myönnetään koulutustodistus. Koulutuksen suorittanut voi hakea Liikenne- ja viestintävirastolta suoritusmerkinnän lisäämistä tässä laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin taksinkuljettajan ajoluvalle. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulee sisältää opetusta liikunta- ja toimintarajoitteiden vaikutuksesta taksipalvelujen käyttämiseen, liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden kohtaamisesta ja heidän kanssaan kommunikoinnista, erityisryhmien avustamisesta, ajoneuvoon avustamisesta sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvistä erityiskysymyksistä.

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

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

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

35 a §

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutusorganisaation hyväksyminen

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

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

- 1) joka täyttää 36 a §:ssä tarkoitettujen opetukselliset ja ammatilliset edellytykset;
- 2) joka on vakavarainen ja kykenee asianmukaisesti vastaamaan yritystoimintaan liittyvistä velvoitteistaan ja osoittaa, että hänellä on riittävät taloudelliset voimavarat koulutustoiminnan järjestämiseen ja sen asianmukaiseen hoitamiseen; ja
- 3) jolla on 35 b §:n 2 momentissa tarkoitettu Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma.

35 b §

Taksiliikenteen koulutusorganisaation hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen

Hyväksyntää koskevasta hakemuksesta on käytävä ilmi koulutuksen järjestäjää, koulutusohjelmaa ja sen toteuttamista koskevat tiedot sekä selvitys opetushenkilöstön kelpoisuudesta.

Hyväksyntää haettaessa hakijan on ilmoitettava:

- 1) toiminimi ja y-tunnus, jolla toimintaa harjoitetaan;
- 2) koulutuksesta vastaava johtaja ja selvitys tämän kelpoisuudesta;
- 3) selvitys opetushenkilöstöstä ja opetusvälineistä;
- 4) koulutuksissa käsiteltävien oppiaineiden mukaisesti laadittu koulutusohjelma, josta ilmevät opetussuunnitelma ja käytettävät opetusmenetelmät;
- 5) selvitys taloudellisista edellytyksistä koulutuksen järjestämiseen.

Koulutusohjelmista on käytävä ilmi 6 a §:n 1 momentissa ja 26 a §:n 2 momentissa tarkoitettujen aihealueiden käsittely ja koulutusohjelmaan sisältyvien käytännön harjoitusten mitoitus osallistujamäärän mukaan sekä vastaavat tiedot harjoitusten käytännön järjestelyistä.

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

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

36 a §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutusorganisaation opetushenkilöstö ja välineet

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

Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät pedagogiset valmiudet, perehtyneisyys oppimiseen ja ohjaukseen sekä opetustehtävän edellyttämät tiedot ja ammattitaito mukaan lukien perehtyneisyys taksialan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin. Opetuksesta vastaajalta johtajalta edellytetään opettajalle asetettujen vaatimusten lisäksi voimassa olevaa taksinkuljettajan ajolupaa sekä vähintään yhden vuoden kokemusta päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta tai käytännön kokemusta alalta.

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

36 b §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutusorganisaation velvollisuudet

Tämän lain 35 a §:n mukaisesti hyväksytty koulutusorganisaatio vastaa siitä, että koulutus annetaan säädösten ja määräysten sekä hyväksyntää haettaessa annettujen tietojen ja hyväksyntää koskevien ehtojen mukaisesti. Jos hyväksyntää haettaessa annetuissa tiedoissa tapahtuu olennaisia muutoksia, koulutusorganisaation on viipymättä ilmoitettava siitä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Koulutusorganisaatio vastaa siitä, että opetushenkilöstöllä on opetustehtävän edellyttämät pedagogiset taidot ja ammattitaito sekä perehtyneisyys taksialan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin.

Koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle:

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

Edellä 3 momentin 2 kohdassa tarkoitetut tiedot merkitään tässä laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Ilmoitukset on tehtävä viipymättä ja noudattaen, mitä ilmoituksen tekemisestä on tässä laissa säädetty tai sen nojalla määrätty. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä viimeistään kymmenen vuorokautta ennen koulutuksen alkamista ja 2 kohdassa tarkoitettu ilmoitus kahden viikon kuluessa koulutuksen hyväksytystä suorittamisesta.

Hyväksytyn koulutusorganisaation on pidettävä luetteloa opettajista ja koulutuksesta vastaavasta johtajista ja säilytettävä koulutuksen iäriestämistä ja koulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan. Säilytysajan päätyttyä koulutuksen suorittajia koskevat henkilötiedot on hävitettävä.

151 §

Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

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

8) liikennettä harjoitettaessa ajoneuvossa on mukana 4 §:n mukainen taksiliikennelupa tai sen jäljennös, tai jos liikennettä harjoitetaan 4 §:ssä mainitun ilmoituksen nojalla, selvitys, josta käy ilmi, että ilmoitus on merkitty liikenneasioiden rekisteriin.

Taksinkuljettaja vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

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

2) matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi.

Kuljettajan on pyydettäessä esitettävä 2 momentin 1 kohdan mukainen lupa tai selvitys valvontaviranomaiselle.

152 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja matkustajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla. Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti matkustajan havaittavissa. Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan on huolehdittava, että hintatiedot ovat helposti nähtävissä taksin ulkopuolelta.

Jos taksimatkaa ei ole tilattu etukäteen tai siitä ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan. 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.

Jos taksimatkaa ei ole tilattu etukäteen tai siitä ei ole sovittu kiinteää hintaa, henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tieto esimerkkimatkan hinnasta. Esimerkkimatkan hinnalla tarkoitetaan sellaisen matkan arvonlisäverollista hintaa, jonka pituus on 10 kilometriä, ja joka kestää 15 minuuttia. Esimerkkimatkan hinta on esitettävä siten, että se on helposti matkustajan havaittavissa taksin ulkopuolelta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset esimerkkimatkan hinnasta, jonka ylittyessä taksimatkan hinnasta on sovittava nimenomaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava matkustajille tarjottavien taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua. Liikenne- ja viestintäviraston on määritettävä edellä mainittu esimerkkimatkan hinta sellaiselle tasolle, jonka ylittyessä esimerkkimatkan hinnan voidaan katsoa poikkeavan merkittävästi taksiliikenteen palvelujen yleisestä hintatasosta. Määriteltyä esimerkkimatkan hintaa on tarkasteltava vuosittain. Jos syntyy erimielisyys siitä, onko hinnasta sovittu nimenomaisesti, palveluntarjoajan on näytettävä väitteensä toteen. Jos hinnasta ei ole sovittu nimenomaisesti, se ei voi ylittää Liikenne- ja viestintäviraston määrittelemää esimerkkimatkan hintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa erityisryhmille suunnatulle taksiliikenteen lisäpalvelulle enimmäishinnan, jos niiden hintojen kehitys osoittaa, etteivät lisäpalvelusta markkinoilla

perittävät hinnat ole kohtuullisia. Kohtuullisella hinnalla tarkoitetaan hintaa, 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 alueilla tarjottavien taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitystä vuosittain.

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

179 §

Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

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

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

Liikenne- ja viestintävirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamia tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi luovuttaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

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

193 a §

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia valvova toimivaltainen viranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tämän lain 35 a §:ssä mukaisen hyväksynnän saaneiden koulutusorganisaatioiden sekä tämän lain 6 a §:ssä tarkoitettujen yrittäjäkokeen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa koulutuksen suorittamisen perusteella annettavien todistusten valvonnasta.

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään valtuuttamalla asiantuntijalla on oikeus päästä seuraamaan opetusta ja saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään valtuuttamalla asiantuntijalla on myös oikeus päästä seuraamaan yrittäjäkoulutuksen yrittäjäkoea sen asianmukaisen toteutumisen ja kulun varmistamiseksi. Hyväksynnän saaneiden

koulutusorganisaatioiden on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastuksia ei saa tehdä pysyväisluontoiseen asumiseen käytettävässä tilassa. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain 39 §:ää.

Valvonnan yhteydessä havaitut puutteet tai laiminlyönnit on viipymättä saatettava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän tietoon tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä varten. Jos koulutuksen tai kokeen järjestämistä koskevan hyväksynnän vaatimukset eivät enää täyty, koulutusta tai koetta koskevia säännöksiä ei noudateta tai koulutuksia tai koetta ei muuten järjestetä asianmukaisesti, hyväksynnän saaneelle koulutusorganisaatiolle voidaan antaa huomautus tai varoitus sekä kehoitus havaittujen puutteiden poistamiseen määräajassa. Jos kehotusta ei noudateta, hyväksyntä voidaan peruuttaa.

216 §

Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

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

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

1 luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

246 a §

Taksinkuljettajan kokeen koosuorituksen hylkääminen ja kielto osallistua kokeeseen

Jos 25 a §:ssä tarkoitettuun taksinkuljettajan kokeeseen osallistuvan henkilön havaitaan kokeen aikana syyllistyvän vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koeksuoritus.

Liikenne- ja viestintävirasto asettaa kolmen kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua taksinkuljettajan kokeeseen henkilölle, jonka on todennettu syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jona vilpilliseksi katsottava toiminta havaittiin.

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

268 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset

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

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joille ei ole lain voimaantulohetkellä annettu yritys- ja yhteisötunnusta, tulee hankkia yritys- ja yhteisötunnus viimeistään 1 päivään kesäkuuta 2021 mennessä.

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joille on myönnetty taksiliikennelupa ensimmäisen kerran ajanjaksona, joka alkaa 1 päivänä heinäkuuta 2018 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2020, tulee joko osallistua yrittäjäkoulutukseen tai vaihtoehtoisesti suorittaa koulutuksen korvaava yrittäjäkoe. Taksiliikenneluvan haltijoiden, jotka ovat saaneet taksiliikenneluvan tässä momentissa mainitulla aikavälillä, tulee suorittaa yrittäjäkoulutus tai -koe hyväksytysti viimeistään 31 joulukuuta 2021 mennessä. Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, jotka ovat saaneet taksiliikenneluvan edellä tarkoitettulla ajanjaksolla ja suorittaneet taksiliikennelain (217/2007) mukaisen taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen, ei tarvitse osallistua yrittäjäkoulutukseen tai suorittaa yrittäjäkoetta.

2.

Laki

tieliikennelain 155 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään tieliikennelain (729/2018) 155 §:ään uusi 1–3 momentti, jolloin nykyinen 1 momentti siirtyy 4 momentiksi, seuraavasti:

155 §

Taksivalaisimen käyttäminen

Taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin.

Ilman taksivalaisinta saa suorittaa

1) koti- tai matkailupalveluyrityksen kuljetuksia, joissa kuljetetaan yrityksen omia asiakkaita osana yrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta, ja joissa kuljetus tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla;

2) yritys- tai edustusajoja, joissa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella.

Edellä mainittu 2 momentin 2 kohdan mukainen sopimus tai sen jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa. Kuljettajan on pyydettäessä esitettävä sopimus valvontaviranomaiselle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ajoneuvolain (1090/2002) 27 a §:n 2 momentin 8 kohta, sellaisena kuin se on laissa 942/2018,

muutetaan 25 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 321/2017, sekä
lisätään 27 a §:ään, sellaisena kuin se on laissa 942/2018, uusi 4 momentti seuraavasti:

25 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

Jos taksimatkan hinta perustuu matkan aikana tapahtuvaan matkan tai ajan mittaamiseen, on hinnan määrittämisessä käytettävä taksamittaria. Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan on huolehdittava siitä, että taksiliikennettä harjoitettaessa ajoneuvossa on taksamittari taikka muu laite tai järjestelmä, joka luotettavasti kerää ja säilyttää liikenteen palveluluista annetun lain 15 a §:ssä tarkoitetut tiedot. Kerättyjä tietoja tulee säilyttää siten, ettei niiden sisältöä voi muuttaa, ja että niitä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa.

27 a §

Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lisäksi tekniset määräykset 25 §:n 2 momentissa tarkoitusta taksamittarista sekä muusta laitteesta ja järjestelmästä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.202x

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 6 §:n 1 momentin 8 kohta, 2 momentin 7 kohta ja 4 momentti, 25 §:n 2 momentin 3 kohta, 4 momentin johdantokappale ja 5 momentti, 26 §:n 2 momentti, 151 §:n 1 momentin 7 kohta, 152 ja 179 §, 216 §:n 1 momentin 3 kohta, ja 268 §:n 1 momentin 2 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 25 §:n 2 momentin 3 kohta, 26 §:n 2 momentti, 151 §:n 1 momentin 7 kohta ja 268 §:n 1 momentin 2 kohta laissa 371/2019, 25 §:n 4 momentin johdantokappale ja 5 momentti sekä 216 §:n 1 momentin 3 kohta laissa 984/2018, 152 § osaksi laissa 984/2018 sekä 179 § osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, sekä

lisätään 6 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, uusi 9 ja 10 kohta, 6 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, uusi 8 kohta, 6 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, uusi 5 momentti, lakiin uusi 6 a, 15 a, 25 a, 26 a, 35 a, 36 a ja 36 b §, 151 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 371/2019, uusi 8 kohta, 151 §:ään uusi 2 ja 3 momentti, lakiin uusi 193 a §, 216 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 984/2018, uusi 4 kohta sekä lakiin uusi 246 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

6 §

Taksiliikenneluvan myöntäminen

Taksiliikenneluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

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

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

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

10) *joka on hyväksytysti suorittanut tämän lain 6 a §:n 3 momentissa tarkoitetun yrittäjäkokeen.*

Voimassa oleva laki

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

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

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

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

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

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

8) jonka 7 §:ssä tarkoitettu liikenteestä vastaava henkilö on hyväksytysti suorittanut tämän lain 6 a §:n 3 momentissa tarkoitetun yrittäjäkokeen.

Edellä 1 momentin 10 kohdassa ja 2 momentin 8 kohdassa edellytettyä yrittäjäkokeetta ei kuitenkaan vaadita toiminnanharjoittajilta, joiden harjoittama kuljetustoiminta on osa koti- tai matkailupalveluyrityksen tarjoamaa palvelukokonaisuutta ja tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla.

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

6 a §

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe

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

Koulutuksen kesto on vähintään 21 tuntia. Yrittäjäkoulutus on mahdollista jakaa useammalle päivälle.

Yrittäjäkoulutuksen suorittaminen edellyttää yrittäjäkokeen hyväksyttyä suorittamista. Yrittäjäkokeeseen tulee sisältyä kysymyksiä

kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonnaisuuksista. Kokeen hyväksytyksi suorittaneelle annetaan todistus.

Yrittäjäkokeen järjestämisestä 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.

15 a §

Taksimatkasta kerättävät vähimmäistiedot

Henkilöliikennettä tarjoava luvan haltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään ajoneuvolain 25 §:n 2 momentin mukaista laitetta, jolla kerätään ja tallennetaan jokaisesta taksimatkasta 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.

Tietojen säilytystavasta säädetään kirjanpitolain (1336/1997) 2 luvun 7 §:n 1 momentissa ja 9 §:ssä. Tietojen säilytysajasta säädetään kirjanpitolain 2 luvun 10 §:n 2 momentissa, arvonlisäverolain (1501/1993) 209n §:ssä ja verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995) 12 §:ssä.

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Taksiliikenteessä kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä (taksinkuljettaja) on oltava taksinkuljettajan ajolupa.

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

Voimassa oleva laki

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

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

Ehdotus

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

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

Kun hakijalle on myönnetty ajolupa, Liikenne- ja viestintävirasto voi pyynnöstä myöntää siitä väliaikaisen todistuksen. Mitä muutoin säädetään ajoluvasta, koskee myös väliaikaista todistusta.

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 valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

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

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

26 a §

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus ja koulutustodistus

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneelle myönnetään koulutustodistus. Koulutuksen suorittanut voi hakea Liikenne- ja viestintävirastolta suoritusmerkinnän lisäämistä tässä laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin taksinkuljettajan ajoluvulle. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulee sisältää opetusta liikunta- ja toimintarajoitteiden vaikutuksesta taksipalvelujen käyttämiseen, liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden kohtaamisesta ja heidän kanssaan kommunikoinnista, erityisryhmien avustamisesta, ajoneuvoon avustamisesta sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvistä erityiskysymyksistä.

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

Henkilö, jolla on ollut voimassa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (695/2009) tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupa ja jonka voidaan todentaa osallistuneen kyseisessä laissa tarkoitettuun lakisääteiseen

koulutukseen tai jatkokoulutukseen, saa koulutustodistuksen käymällä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön opetuksen kokonaisuudessaan.

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

35 a §

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutusorganisaation hyväksyminen

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

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

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

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

3) jolla on 35 b §:n 2 momentissa tarkoitettu Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma.

35 b §

Taksiliikenteen koulutusorganisaation hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen

Hyväksyntää koskevasta hakemuksesta on käytävä ilmi koulutuksen järjestäjää, koulutusohjelmaa ja sen toteuttamista koskevat tiedot sekä selvitys opetushenkilöstön kelpoisuudesta.

Hyväksyntää haettaessa hakijan on ilmoitettava:

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

2) koulutuksesta vastaava johtaja ja selvitys tämän kelpoisuudesta;

3) selvitys opetushenkilöstöstä ja opetusvälineistä;

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

5) selvitys taloudellisista edellytyksistä koulutuksen järjestämiseen.

Koulutusohjelmista on käytävä ilmi 6 a §:n 1 momentissa ja 26 a §:n 2 momentissa tarkoitettujen aihealueiden käsittely ja koulutusohjelmaan sisältyvien käytännön harjoitusten mitoitus osallistujamäärän mukaan sekä vastaavat tiedot harjoitusten käytännön järjestelyistä.

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

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

36 a §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutusorganisaation opetushenkilöstö ja välineet

Tämän lain 35 a §:n mukaisesti hyväksytyillä koulutusorganisaatiolla on oltava toiminnan

laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, opetuksesta vastaava johtaja sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Opetuksesta vastaava johtaja ohjaa, valvoo ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.

Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät pedagogiset valmiudet, perehtyneisyys oppimiseen ja ohjaukseen sekä opetustehtävän edellyttämät tiedot ja ammattitaito mukaan lukien perehtyneisyys taksialan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin. Opetuksesta vastaajalta johtajalta edellytetään opettajalle asetettujen vaatimusten lisäksi voimassa olevaa taksinkuljettajan ajolupaa sekä vähintään yhden vuoden kokemusta päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta tai käytännön kokemusta alalta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koulutuksesta vastaavan johtajan sekä koulutuksissa käytettävän opetushenkilöstön kelpoisuusvaatimuksista

36 b §

Taksiliikenteen hyväksytyin koulutusorganisaation velvollisuudet

Tämän lain 35 a §:n mukaisesti hyväksytty koulutusorganisaatio vastaa siitä, että koulutus annetaan säädösten ja määräysten sekä hyväksyntää haettaessa annettujen tietojen ja hyväksyntää koskevien ehtojen mukaisesti. Jos hyväksyntää haettaessa annetuissa tiedoissa tapahtuu olennaisia muutoksia, koulutusorganisaation on viipymättä ilmoitettava siitä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Koulutusorganisaatio vastaa siitä, että opetushenkilöstöllä on opetustehtävän edellyttämät pedagogiset taidot ja ammattitaito sekä perehtyneisyys taksialan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin.

Koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle:

1) koulutuksen järjestämisen ajankohta ja koulutuspaikka sekä käytettävä koulutusohjelma;

2) tiedot koulutuksen suorittaneista ja annetun opetuksen määrästä.

Edellä 3 momentin 2 kohdassa tarkoitettut tiedot merkitään tässä laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Ilmoitukset on tehtävä viipymättä ja noudattaen, mitä ilmoituksen tekemisestä on koulutusluvan myöntämisen yhteydessä säädetty. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä viimeistään kymmenen vuorokautta ennen koulutuksen alkamista ja 2 kohdassa tarkoitettu ilmoitus kahden viikon kuluessa koulutuksen hyväksytystä suorittamisesta.

Hyväksytyyn koulutusorganisaation on pidettävä luetteloa opettajista ja koulutuksesta vastaavasta johtajasta ja säilytettävä koulutuksen järjestämistä ja koulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan. Säilytysajan päätyttyä koulutuksen suorittajia koskevat henkilötiedot on hävitettävä.

151 §

Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

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

151 §

Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

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

8) liikennettä harjoitettaessa ajoneuvossa on mukana 4 §:n mukainen taksiliikennelupa tai sen jäljennös, tai jos liikennettä harjoitetaan 4 §:ssä mainitun ilmoituksen nojalla, selvitys, josta käy ilmi, että ilmoitus on merkitty liikenneasioiden rekisteriin.

Taksinkuljettaja vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

1) liikennettä harjoitettaessa ajoneuvossa on mukana 4 §:n mukainen taksiliikennelupa tai sen jäljennös, tai jos liikennettä harjoite-

taan 4 §:ssä mainitun ilmoituksen nojalla, selvitys, josta käy ilmi, että ilmoitus on merkitty liikenneasioiden rekisteriin;

2) matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi.

Kuljettajan on pyydettäessä esitettävä 2 momentin 1 kohdan mukainen lupa tai selvitys valvontaviranomaiselle.

152 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

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

152 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja matkustajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla. Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti matkustajan havaittavissa. Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan on huolehdittava, että hintatiedot ovat helposti nähtävissä taksin ulkopuolelta.

Jos taksimatkaa ei ole tilattu etukäteen tai siitä ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan. 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.

Jos taksimatkaa ei ole tilattu etukäteen tai siitä ei ole sovittu kiinteää hintaa, henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tieto esimerkkimatkan hinnasta. Esimerkkimatkan hinnalla tarkoitetaan sellaisen matkan arvonlisäverollista hintaa, jonka pituus on 10 kilometriä, ja joka kestää 15 minuuttia. Esimerkkimatkan hinta on esitettävä siten, että se on helposti matkustajan havait-

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun hinnan ilmoittamisesta ja hintatietojen esilläpidosta.

Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava matkustajille tarjottavien taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksiliikenteen palvelun kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän taksiliikenteen palvelusta on sovittava nimenomaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston on huomioitava edellä mainitun hinnan määrittelemisessä taksiliikenteen palvelun yleinen hintataso, taksiliikenteen palvelujen erilaiset hinnoittelumallit, yleinen kuluttajahintataso sekä väestön yleinen tulotaso. Määriteltyä kokonaishintaa on tarkasteltava vuosittain.

Jos syntyy erimielisyys siitä, onko hinnasta sovittu nimenomaisesti, palveluntarjoajan on näytettävä väitteensä toteen. Jos hinnasta ei ole sovittu nimenomaisesti, se ei voi ylittää 3 momentissa tarkoitettua Liikenne- ja viestintäviraston määrittelemää kokonaishintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa enimmäishinnan yleisimmille taksiliikenteen palveluille, mukaan lukien erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen palveluille, jos niiden taksiliikenteen kokonaishintojen nousu on merkittävästi suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin kehitys. Liikenne- ja viestintäviraston asettaman enimmäishinnan on oltava kustannussuuntautunut siten, että se sisältää kohtuullisen voiton. Enimmäishintaa on tarkasteltava vuosittain.

tavissa taksin ulkopuolelta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset esimerkkimatkan hinnasta, jonka ylittyessä taksimatkan hinnasta on sovittava nimenomaisesti.

Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava matkustajille tarjottavien taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua. Liikenne- ja viestintäviraston on määritettävä edellä mainittu esimerkkimatkan hinta sellaiselle tasolle, jonka ylityessä esimerkkimatkan hinnan voidaan katsoa poikkeavan merkittävästi taksiliikenteen palvelujen yleisestä hintatasosta. Määriteltyä esimerkkimatkan hintaa on tarkasteltava vuosittain. Jos syntyy erimielisyys siitä, onko hinnasta sovittu nimenomaisesti, palveluntarjoajan on näytettävä väitteensä toteen.

Jos hinnasta ei ole sovittu nimenomaisesti, se ei voi ylittää Liikenne- ja viestintäviraston määrittelemää esimerkkimatkan hintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa erityisryhmille suunnatulle taksiliikenteen lisäpalvelulle enimmäishinnan, jos niiden hintojen kehitys osoittaa, etteivät lisäpalvelusta markkinoilla perittävät hinnat ole kohtuullisia. Kohtuullisella hinnalla tarkoitetaan hintaa, 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 alueilla tariottavien taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitystä vuosittain.

Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava taksiliikenteen palvelujen yleistä hintakehitystä eri alueilla. Henkilöliikennettä harjoittavalla luvan haltijalla ja välityspalvelun tarjoajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin tarjoamiensa tai

179 §

Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Liikenne- ja viestintävirasto seuraa liikku-
mispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovit-
taa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä.
Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto arvioi lii-
kennejärjestelmän toimivuutta ja tämän lain
vaikutuksia ja raportoi säännöllisesti liikenne-
järjestelmän tilasta.

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjo-
ajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estä-
mättä toimittaa määräajoin harjoittamansa lii-
kenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää
koskevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle
1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoita-
miseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten.
Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan
on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjotta-
van palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja
olennaisista muutoksista Liikenne- ja viestin-
tävirastolle viimeistään 60 päivää ennen suun-
nitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot ei-
vät ole saatavilla 154 §:n mukaisista rajapin-
noista. Tiedot on toimitettava maksutta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on salassapi-
tovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa
saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne
ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen
tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja vies-
tintävirasto voi luovuttaa tiedot rajapinnan
kautta tai muutoin sähköisesti.

179 §

Liikenne- ja viestintäviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

*välittämiensä taksipalvelujen toteutuneita
hintoja koskevat tiedot Liikenne- ja viestintä-
virastolle tässä momentissa sekä 4 ja 5 mo-
mentissa tarkoitettujen seurantatehtävien hoi-
tamista varten. Liikenne- ja viestintävirasto
antaa tarkempia määräyksiä toimitettavista
hintatiedoista, toimitustavoista sekä tietojen
toimittamisen määräajoista.*

Liikenne- ja viestintävirasto seuraa liikku-
mispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovit-
taa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä.
Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto arvioi lii-
kennejärjestelmän tilaa ja toimivuutta, *arvioi
tämän lain vaikutuksia sekä raportoi niistä
säännöllisesti.*

Henkilöliikenteen liikkumispalvelun tarjo-
ajalla on velvollisuus liikesalaisuuden estä-
mättä toimittaa määräajoin *tarjoamiensa tai
välittämiensä palvelujen* tarjontaa ja toteutu-
nutta kysyntää koskevat tiedot *alueellisesti ja
ajallisesti luokiteltuna* Liikenne- ja viestintä-
virastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtä-
vien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutki-
musta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspal-
velun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava sään-
nöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta,
lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Lii-
kenne- ja viestintävirastolle viimeistään 60
päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä
osin kuin tiedot eivät ole saatavilla 154 §:n
mukaisista rajapinnoista. Tiedot on toimitet-
tava maksutta.

Liikenne- ja viestintävirastolla on salassapi-
tovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa
saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne
ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen
tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja vies-
tintävirasto voi luovuttaa tiedot rajapinnan
kautta tai muutoin sähköisesti.

Voimassa oleva laki

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin mukaan toimitettavista tiedoista sekä siinä tarkoitetuista määräajoista.

Ehdotus

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

193 a §

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia valvova toimivaltainen viranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tämän lain 35 a §:ssä mukaisen hyväksynnän saaneiden koulutusorganisaatioiden sekä tämän lain 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkokeen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa koulutuksen suorittamisen perusteella annettavien todistusten valvonnasta.

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

Valvonnan yhteydessä havaitut puutteet tai laiminlyönnit on viipymättä saatettava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyjän tietoon tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä varten. Jos koulutuksen tai kokeen järjestämistä koskevan hyväksynnän vaatimukset eivät enää täyty, koulutusta tai koetta koskevia säännöksiä ei noudateta tai koulutuksia tai koetta ei muuten järjestetä asianmukaisesti, hyväksynnän saaneelle koulutusorganisaatiolle voidaan antaa huomautus tai varoitus sekä kehoitus havaittujen puutteiden poistamiseen määräajassa. Jos kehotusta ei noudateta, hyväksyntä voidaan peruuttaa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

216 §

216 §

Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

Liikenneasioiden rekisterin sisältö ja käyttötarkoitus

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

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

3) henkilöluvista.

3) henkilöluvista;

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

246 a §

Taksinkuljettajan kokeen koesuorituksen hylkääminen ja kielto osallistua kokeeseen

Jos 25 a §:ssä tarkoitettuun taksinkuljettajan kokeeseen osallistuvan henkilön havaitaan kokeen aikana syyllistyvän vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus.

Liikenne- ja viestintävirasto asettaa kolmen kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua taksinkuljettajan kokeeseen henkilölle, jonka on todennettu syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jona vilpilliseksi katsottava toiminta havaittiin.

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

268 §

268 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset

Voimassa oleva laki

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

2) tämän lain 39 §:ssä.

Ehdotus

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

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joille ei ole lain voimaantulohetkellä annettu yritys- ja yhteisötunnusta, tulee hankkia yritys- ja yhteisötunnus viimeistään 1 päivään kesäkuuta 2021 mennessä.

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joille on myönnetty taksiliikennelupa ensimmäisen kerran ajanjaksona, joka alkaa 1 päivänä heinäkuuta 2018 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2020, tulee joko osallistua yrittäjäkoulutukseen tai vaihtoehtoisesti suorittaa koulutuksen korvaava yrittäjäkoe. Taksiliikenneluvan haltijoiden, jotka ovat saaneet taksiliikenneluvan tässä momentissa mainitulla aikavälillä, tulee suorittaa yrittäjäkoulutus tai -koe hyväksytysti viimeistään 31 joulukuuta 2021 mennessä. Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, jotka ovat saaneet taksiliikenneluvan edellä tarkoitetulla ajanjaksolla ja suorittaneet taksiliikennelain (217/2007) mukaisen taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen, ei tarvitse osallistua yrittäjäkoulutukseen tai suorittaa yrittäjäkoetta.

2.

Laki

tieliikennelain 155 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään tieliikennelain (729/2018) 155 §:ään uusi 1–3 momentti, jolloin nykyinen 1 momentti siirtyy 4 momentiksi, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

155 §

155 §

Taksivalaisimen käyttäminen

Taksivalaisimen käyttäminen

Kun taksivalaisin on autosta poistettuna tai peitettynä, ajoneuvoa ei tässä laissa säädettyjä liikennesääntöjä sovellettaessa pidetä taksiliikenteessä olevana ajoneuvona. Edellä 142 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvoon kuitenkin sovelletaan taksiliikennettä koskevia liikennesääntöjä, kun taksivalaisin on peitettynä koulukyytiä osoittavalla kuvulla.

Taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin.

Ilman taksivalaisinta saa suorittaa

1) koti- tai matkailupalveluyrityksen kuljetuksia, joissa kuljetetaan yrityksen omia asiakkaita osana yrityksen tarjoamaa palvelukonaisuutta, ja joissa kuljetus tapahtuu palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla;

2) yritys- tai edustusajoja, joissa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella.

Edellä mainittu 2 momentin 2 kohdan mukainen sopimus tai sen jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa. Kuljettajan on pyydettyessä esitettävä sopimus valvontaviranomaiselle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

3.

Laki

ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ajoneuvolain (1090/2002) 27 a §:n 2 momentin 8 kohta, sellaisena kuin se on laissa 942/2018,

muutetaan 25 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 321/2017, sekä lisätään 27 a §:ään, sellaisena kuin se on laissa 942/2018, uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

25 §

25 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.

Jos taksimatkan hinta perustuu matkan aikana tapahtuvaan matkan tai ajan mittaamiseen, on hinnan määrittelyssä käytettävä taksamittaria. Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan on huolehdittava siitä, että taksiliikennettä harjoitettaessa ajoneuvossa on taksamittari taikka muu laite tai järjestelmä, joka luotettavasti kerää ja säilyttää liikenteen palveluluista annetun lain 15 a §:ssä tarkoitetut tiedot. Kerättyjä tietoja tulee säilyttää siten, ettei niiden sisältöä voi muuttaa, ja että niitä voi vaikeuksitta tarkastella ja tarvittaessa tulostaa selväkielisessä muodossa.

27 a §

27 a §

Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset

Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tekniset määräykset:

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lisäksi tekniset määräykset 25 §:n 2 momentissa tarkoitetusta taksamittarista sekä muusta laitteesta ja järjestelmästä.

8) 25 §:n 2 momentissa tarkoitetusta taksamittarista sekä muusta laitteesta ja järjestelmästä.

(kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lisäksi tekniset määräykset 25 §:n 2 momentissa tarkoitetusta taksamittarista sekä muusta laitteesta ja järjestelmästä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
