

17.2.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Liikenne- ja viestintäministeriön vastine liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muutosesityksen (HE 176/2020 vp) asiantuntijalausunnoille

Liikenne- ja viestintävaliokunta pyysi 5.2.2021 liikenne- ja viestintäministeriöltä vastinetta perustuslakivaliokunnan lausunnosta PeVL 45/2020 vp sekä valiokunnan saamista asiantuntijalausunnoista. Osa asiantuntijalausunnoista toimitettiin liikenne- ja viestintäministeriölle vuoden 2020 puolella, osa 15.2.2021.

Perustuslakivaliokunnan lisäksi valiokunta sai kirjallisen asiantuntijalausunnon 27 eri organisaatiosta, joista osa toimitti valiokunnalle useita lausuntoja. Asiantuntijalausunnon antoivat oikeusministeriö, valtiovarainministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, sisäministeriön poliisiosasto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Poliisihallitus, Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikkö, Verohallinnon Esikunta- ja oikeusyksikkö, Kansaneläkelaitos, Lounais-Suomen aluehallintovirasto, Suomen Taksiliitto ry, Lähtäks Oy, Cabonline Finland Oy, Uber, Semel Oy, MaaS Global, Ajovarman Oy, Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE, Suomen Palvelutaksit ry, ITS Finland ry, Invalidiliitto ry, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Suomen Kuntaliitto, Keskuskauppakamari ja Oulun poliisilaitos.

Tähän vastineeseen on koottu liikenne- ja viestintäministeriön kommentit lausunnoissa esitettyihin huomautuksiin ja ehdotuksiin saman teemakohtaisen jaottelun mukaan, jota käytettiin hallituksen esityksessä. Lausuntojen perusteella tarpeellisena pidettyjä muutoksia koskevat liikenne- ja viestintäministeriön muutosehdotukset perusteluineen on esitetty huomautusten käsittelyn yhteydessä. Ministeriön pykälämuutosehdotukset on lisäksi koottu vastineen liitteeseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu kunnioittavasti seuraavaa:

1 Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

1.1 Taksinkuljettajan kokeen sisältö (liikennepalvelulain 25 a §)

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että liikennepalvelulain 25 a §:ssä täsmennettäisiin taksinkuljettajan kokeeseen sisältyvien kysymysten aihealueiden vähimmäissisältö. Kokeessa tulisi olla kysymyksiä matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi muutosten myötä selkeämpi lakitasolla määritelty valtuus kehittää koetta ja sen

Id Versionumero

järjestämistapaa, minkä uskotaan parantavan kokeen mahdollisuuksia arvioida kuljettajan kykyä toimia eri asiakasryhmien kanssa.

Invalidiliitto esittää lausunnossaan, että taksinkuljettajan kokeen vähimmäissisältöön tulisi lisätä myös yleisempien apuvälineiden käyttö sekä hidasajo. Invalidiliitto katsoo lausunnossaan myös, että erityisryhmien tarpeisiin liittyvän osaamisen näkökulmasta taksinkuljettajan kokeen ongelma on käytännön osion puuttuminen ja pitää siitä syystä tärkeänä, että lakiin sisällytetään erityisryhmien kuljettamisesta erillinen koulutus.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotettu liikennepalvelulain 25 a §:ssä määritelty taksinkuljettajan kokeen vähimmäissisältö on yleistason kuvaus kokeen sisällöstä ja kokeella testattavasta osaamisesta. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yleisempien apuvälineiden käyttö sekä hidasajo ovat osaamisalueita, jotka liittyvät esimerkiksi lakiehdotuksen mukaisiin aihealueisiin matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta. **Invalidiliiton esittämät yksityiskohtaisemmat aiheet on siten mahdollista huomioida taksinkuljettajan kokeen kysymyksissä, jos Liikenne- ja viestintävirasto pitää sitä perusteltuna.** Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan taksinkuljettajan kokeessa erityisryhmien palvelutarpeet sisältyvät kaikkiin kokeen aihepiireihin ja kaikista aihepiireistä on kokeessa kysymyksiä. Jotta kokeen ulkoa opettelu ei olisi mahdollista, kokeen kysymykset kuitenkin arvotaan ja ne vaihtuvat koekohtaisesti niin, että jokainen koe on yksilöllinen. Tämä tarkoittaa, että etukäteen ei ole varmuutta siitä, mitkä kysymykset osuvat samalle kokelaalle.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa myös, että taksinkuljettajan koe on Invalidiliiton esittämällä tavalla teoriakoe, jossa on mahdollista testata esimerkiksi apuvälineiden käyttöön liittyvää osaamista vain tiettyynajaan asti. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun selvityksen perusteella taksinkuljettajan kokeeseen ei ole tarkoituksenmukaista lisätä erillistä näyttökoetta, sillä näyttökokeen arvioiminen ja suorituksen hyväksyminen edellyttäisi hallinnollista päätöksentekoa, jota ei ole nykysääntelyllä mahdollista siirtää kokeen järjestämisessä avustavan palveluntuottajan vastuulle. **Erillinen näyttökoe edellyttäisi, että Liikenne- ja viestintäviraston virkamies olisi läsnä jokaisessa näyttökokeessa arvioimassa kuljettajakokelaan suoritusta, mikä ei ole mahdollista viraston nykyisillä resursseilla.** Taksinkuljettajan koe on tarkoitettu testaamaan taksinkuljettajan tehtävässä tarvittavat perustiedot, taidot ja osaaminen. Hallituksen esityksessä ehdotettu **vapaaehtoinen erityisryhmien kuljettajakoulutus** ja siihen sisältyvä käytännön koulutuspäivä antaisivat taksinkuljettajakokeessa edellytettyä syvällisempää ja käytännöllisempää osaamista esimerkiksi apuvälineiden käytöstä niille kuljettajille, jotka toimivat erityisryhmien kanssa. **Erityisryhmien kuljettajakoulutukseen ehdotetaan sisältyväksi pakollisena Invalidiliiton toivoma käytännön osio.**

1.2 Kielitaidon ja paikallistuntemuksen mittaaminen taksinkuljettajan kokeella

Cabonline Finland Oy ("Cabonline") esittää lausunnossaan, että taksinkuljettajan kokeessa tulisi arvioida myös kokelaan kielitaitoa. Ehdotusta perustellaan sillä, että taksinkuljettajan kokeen kielitaitovaatimus poistaisi julkisilta hankintayksiköiltä tarpeen määritellä riittävän kielitaidon tason hankintojen tarjouspyynnöissä. Cabonline katsoo lisäksi, että nykyisessä hankintakäytännössä esiintyvä kielitaitovaatimusten laaja kirjo asettaa suomea äidinkielenään puhuvat ja ulkomaalaistaustaiset taksinkuljettajat eriarvoiseen asemaan.

Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto ry (AKT) pitää lausunnossaan hyvänä, että taksinkuljettajan koetta uudistetaan lakimuutoksen yhteydessä, koska muutoksella tulee olemaan kuljettajien ammattitaitoa parantava vaikutus. AKT kuitenkin toteaa, että taksinkuljettajan kokeessa tulisi arvioida kokelaan kielitaitoa sekä paikallistuntemusta.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Liikenne- ja viestintävaliokunta korosti mietinnössään (LiVM 3/2017), että kuljettajan kykyyn huolehtia asiakkaan turvallisuudesta, mikä on yksi nykyisessä liikennepalvelulaissa määritelty taksinkuljettajan kokeella testattava osaamisalue, kuuluu myös riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito. Liikenne- ja viestintävaliokunnan mukaan se edellyttää, että kuljettaja taitaa ainakin toisen kansalliskielen tehtävän kannalta riittävän hyvin. Valiokunta piti myös tärkeänä, että taksinkuljettajalla on riittävä paikallistuntemus, jotta hän voi hoitaa kuljetuksen esityksessä edellytetyllä tavalla asiakkaalle edullisimman vaihtoehdon mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että voimassa olevan Liikenne- ja viestintäviraston taksinkuljettajan koetta koskevan määräyksen mukaan **taksinkuljettajan koe on mahdollista suorittaa ainoastaan suomeksi tai ruotsiksi, eikä hallituksen esityksessä ehdoteta tältä osin muutosta nykyiseen taksinkuljettajan koetta koskevaan sääntelyyn tai käytäntöön. Kokeeseen ei sisälly erillistä kielitaitoa testaavaa osuutta.** Mahdollisuus suorittaa koe ainoastaan suomeksi tai ruotsiksi on yleinen käytäntö muissakin tieliikenteen ammattipätevyyskokeissa. Taksinkuljettajan kokeen suorittamiseen liittyvän kielivaatimuksen kautta testataan muun osaamisen ohella välillisesti kokelaan suomen tai ruotsin kielen luetun ymmärtämistä ja kielitaitoa. Liikenne- ja viestintäviraston taksinkuljettajan koetta koskevan määräysluonnoksen mukaan taksinkuljettajan koe olisi myös jatkossa mahdollista suorittaa ainoastaan suomeksi tai ruotsiksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että taksipalveluja tarjoavien yritysten ja taksinkuljettajien joukko on nykyään heterogeeninen. Liikennepalvelulain myötä avautuneilla markkinoilla toimii eri palvelukonsepteilla toimivia palvelujentarjoajia. Aiempaa matalampi alalle tulon kynnys on antanut työllistymismahdollisuuden myös henkilöille, jotka eivät puhu suomea tai ruotsia äidinkielenään. **Vaikka julkisesti tuetut kyydit muodostavat merkittävän osan – n. 40 % – Suomen taksimarkkinoiden liikevaihdosta, kaikki taksiyritykset tai kuljettajat eivät toimi julkisesti hankittujen tai tuettujen kuljetusten markkinoilla, jossa kielitaidolle asetetut odotukset voivat olla suuremmat kuin jossakin toisen tyyppisessä palvelussa.**

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **julkisilla hankintayksiköillä on hankintalainsäädännön perusteella oikeus määritellä omien hankintojensa kielitaitovaatimukset, jotta hankittu palvelu vastaa mahdollisimman hyvin hankinnan tavoitteita.** Julkisten hankintojen vaatimuksissa on todennäköisesti jatkossakin palvelun luonteesta ja paikkakunnasta riippuvia eroja kielitaidolle asetetuissa vaatimuksissa riippumatta siitä, miten kielitaitoa testataan taksinkuljettajan kokeessa. Kielitaitovaatimusten yhdenmukaistaminen saman tyyppisissä julkisissa hankinnoissa on tarvittaessa mahdollista esimerkiksi hankintayksikköjen yhteistyöllä ja hankintakäytäntöjä kehittämällä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa myös, että taksisääntelyn toimivuutta käsitelleen arviomuiston laatimisen yhteydessä on arvioitu, että **tietyn kaikkia taksinkuljettajia koskevan kielitaitotason edellyttäminen saatettaisiin katsoa elinkeinovapauden rajoittamiseksi, jolle ei ole muista perusoikeuksista johtuvaa hyväksyttävää syytä. Vaatimus ei siten välttämättä täyttäisi perustuslaissa turvattujen perusoikeuksien rajoitusedellytyksiä.** Toimenpide voisi olla ongelmallinen myös yhdenvertaisuusnäkökulmasta, eikä ole selvää, että toimenpide olisi myöskään välttämätön tavoitteiden saavuttamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lisäksi, että AKT:n toivomus paikallistuntemuksen arvioimisen palauttamisesta taksinkuljettajan kokeeseen olisi käytännössä hyvin vaikea toteuttaa ilman muita merkittäviä muutoksia taksisääntelyyn. Liikennepalvelulain myötä taksinkuljettajan ajoluvat muuttuivat valtakunnallisiksi ja nykyään ajoluvalla saa toimia taksinkuljettajana kaikkialla Suomessa. Paikallistuntemusta koskeva osuus poistettiin taksinkuljettajan kokeesta liikennepalvelulain muutoksella (371/2019). Paikallistuntemuskokeen pystyi suorittamaan millä tahansa paikkakunnalla. Kuljettaja saattoi läpäistä kokeen yhdellä paikkakunnalla, mutta toimia pääasiallisesti aivan eri alueella, mistä syystä kokeen katsottiin mittaavan tosiasiallista paikallistuntemusta huonosti. Koe

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

aiheutti siten tarpeettomia kustannuksia ja vaivannäköä niin kuljettajille kuin koetta järjestävälle viranomaiselle. Paikallistuntemuksen mittaaminen osoittautui toimimattomaksi alalle ryhtymisen esteeksi, joka osaltaan vaikutti myös kuljettajapulaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa myös, että **voimassa oleva liikennepalvelulain 151 § edellyttää, että henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija huolehtii siitä, että kuljettajilla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito sekä pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus niihin palveluihin, joita kyseinen yritys tarjoaa.** Liikenne- ja viestintävaliokunta painotti mietinnössään (LiVM 3/2017), että taksinkuljettajan koe ei vähennä taksiliikenteen harjoittajan vastuuta huolehtia taksinkuljettajan osaamisesta. Cabonlinen lausunnossa kuvatut toimet kuljettajien kielitaidon testaamiseksi ja tukemiseksi ovat luvanhaltijalle asetettujen vaatimusten kannalta perusteltuja riippumatta siitä, miten kielitaitoa taksinkuljettajan kokeessa testataan. Käytännössä monet muutkin taksirytykset ja välityskeskukset edellyttävät kuljettajiltaan tietyn tasoista kielitaitoa sekä tarjoavat ylläpitävää kieli- sekä paikallistuntemuskoulutusta.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että viranomaisen järjestämä erillinen kielitaitokoe muodostuisi tarpeettoman raskaaksi alalle tulon kynnykseksi. Se saattaisi myös olla perustuslain turvaaman elinkeinovapauden kannalta ongelmallinen etenkin tilanteessa, jossa kielitaitovaatimus asetettaisiin niin korkealle, että se riittäisi sellaisenaan Cabonlinen toivomalla tavalla kaikissa julkisissa kilpailutuksissa osoittamaan hankintayksikön edellyttämän kielitaidon tason. Myös AKT:n toivoman paikallistuntemuskokeen palauttaminen kuljettajaluvan saamisen edellytyksiin nostaisi aiemman kokemuksen perusteella alalle tulon kynnystä tarpeettomasti eikä olisi nykyisessä lupasääntelyssä tarkoituksenmukaista.

1.3 Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen järjestäminen

Hallituksen esityksessä ehdotetaan täsmennettäväksi taksinkuljettajan kokeen vähimmäissisältöä ja Liikenne- ja viestintäviraston roolia taksinkuljettajan kokeen järjestäjänä ja valvojana (liikennepalvelulain 25 a §). Taksinkuljettajan kokeen järjestämisen sääntelyä tai nykykäytäntöä ei ole muutoin esitetty muutettavaksi.

Oikeusministeriö on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota hallituksen esityksessä esitettyyn taksinkuljettajan kokeen järjestämisvastuuseen, joka eroaa ehdotettua yrittäjäkoetta ja erityisryhmien kuljettajakoetta koskevista järjestelyistä. Oikeusministeriö toteaa lausunnossaan, että voimassaolevassa liikenteen palveluista annetussa laissa tai siihen ehdotetussa 25 a §:ssä ei ole taksinkuljettajien kokeiden osalta ehdotettua liikennepalvelulain 6 a §:n 4 momenttia tai vastaavaa säännöstä siitä, että kokeen järjestämisestä vastaa organisaatio, jolle virasto on myöntänyt hyväksynnän tai että viraston lakisääteinen tehtävä olisi mahdollista siirtää viranomaiskoneiston ulkopuolelle. Lausunnossa todetaan lisäksi, että tällainen säännös vaikuttaa puuttuvan myös erityisryhmien kuljettajakoulutusta koskevasta liikennepalvelulain 26 a §:stä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennepalvelulain muutosehdotuksessa ei esitetä muutoksia taksinkuljettajan kokeen järjestämisvaltuuksiin tai muihin kokeeseen liittyviin nykyisiin käytäntöihin. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tällä hetkellä taksinkuljettajan kokeen sisällöstä ja vaatimuksista sekä kokeen toteuttamisesta ja järjestämisestä liikennepalvelulain 25 §:n mukaisesti ja vastaisi näistä edelleen liikennepalvelulakiin ehdotetun 25 a §:n perusteella. Oikeusministeriön huomiot vaikuttavat pohjautuvan hallituksen esityksen taksinkuljettajan kokeen vilppisääntelyn perusteluihin. Kyseisessä kohdassa (s.89) todetaan, että taksinkuljettajan kokeen järjestäjänä toimii Liikenne- ja viestintäviraston kilpailuttama palveluntarjoaja, jonka tulee ilmoittaa havaitusta vilpistä Liikenne- ja viestintävirastolle. Vilppisääntelyn perusteluissa kokeen järjestämisellä on tarkoitettu, sanan yleiskielisessä merkityksessä, palveluntarjoajalle annettua vastuuta

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

taksinkuljettajan koejärjestelyjen käytännön toteuttamisesta eikä kokonaisvastuuta kokeen järjestämisestä.

Liikenne- ja viestintävirastolta saadun selvityksen perusteella **nykyinen yhteistyö taksinkuljettajan kokeen käytännön järjestelyissä yksityisen palveluntarjoajan kanssa perustuu liikennepalvelulain 209 §:ään, jonka nojalla virasto voi sopimuksella siirtää yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle omaa toimintaansa tukevia avustavia tehtäviä taikka muita erikseen määriteltyjä hallintotehtäviä.** Tähän liittyvää sääntelyä on tarkennettu 211 §:n 2 momentissa, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää ammattipätevyyden todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä ammattipätevyyden arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen. Liikenne- ja viestintävirasto ostaa yllä olevien säännösten nojalla taksinkuljettajan kokeen käytännön koejärjestelyihin liittyvät palvelut sen kilpailuttamalta palveluntuottajalta. Palveluntuottajana toimii tällä hetkellä Ajovarma Oy ("Ajovarma").

Liikenne- ja viestintäviraston selvityksen mukaan Ajovarma toimii Liikenne- ja viestintäviraston nimissä ja lukuun sen toteuttaessa taksinkuljettajan kokeen käytännön järjestelyt. **Ajovarma vastaa myös taksinkuljettajan kokeiden vastaanottamisesta ja siihen liittyvästä kokeiden valvonnasta. Kokeiden valvontavastuu perustuu Liikenne- ja viestintäviraston kanssa solmittuun sopimukseen, josta säädetään liikennepalvelulain 213 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa taksinkuljettajan kokeen sisällön laatimisesta sekä kokeen toteuttamistavoista.**

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että oikeusministeriö on oikeassa siinä, että taksinkuljettajan kokeen järjestämistapa ja valvonta eroavat hallituksen esityksessä liikennepalvelulakiin ehdotetuista uusista koulutus- ja koejärjestelyistä. Liikennepalvelulakiin lisättäväksi ehdotetun 6 a §:n mukaan yrittäjäkokeen järjestämisestä ja valvonnasta vastaisi yrittäjäkoulutuksen järjestävä koulutusorganisaatio, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt 35 a §:ssä tarkoitetun hyväksynnän. **Yrittäjäkokeen järjestäminen on suoraan laissa säädetty Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän koulutuksen järjestäjän tehtäväksi eikä kyse ole liikennepalvelulain 209 ja 211 §:n mukaisesta Liikenne- ja viestintäviraston tehtävien siirrosta palveluntuottajalle. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi myös yrittäjäkokeiden järjestämisen valvonnasta liikennepalvelulakiin lisättäväksi ehdotetun 193 a §:n nojalla. Virasto voisi valtuuttaa käytännön valvontatehtäviin myös ulkopuolisia asiantuntijoita.**

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että ehdotettu uusi erityisryhmien kuljettajakoulutus suoritetaan osallistumalla koulutuksen teoriaosuuteen ja käytännön koulutuspäivään eikä suoritukseen sisältyisi erillistä koetta. Tästä syystä ehdotettu liikennepalvelulain 26 a § ei sisällä koetta tai sen järjestämistä koskevia säännöksiä. Hallituksen esityksen mukaisen uusien koulutusten ja yrittäjäkokeen järjestämistapa vastaa ammattipätevyyden puolella jo käytössä olevaa käytäntöä, jossa koulutusorganisaation oikeus liikennepalvelulaissa säädettyjen koulutusten järjestämiseen perustuu Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntään.

1.4 Vilppiseuraamuksen pituus taksinkuljettajan kokeessa (liikennepalvelulain 246 a §)

Liikennepalvelulakiin ehdotetun 246 a §:n mukaan henkilölle, jonka on taksinkuljettajan kokeen koetilaisuudessa todettu syyllistyneen vilpilliseen toimintaan, asetettaisiin kielto osallistua taksinkuljettajan kokeen suorittamiseksi järjestettyyn koetilaisuuteen kuuden kuukauden ajaksi. Määräaika laskettaisiin siitä koepäivästä, jona vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui.

Oikeusministeriö esittää lausunnossaan, että kuuden kuukauden määräaikainen kielto osallistua taksinkuljettajan kokeeseen merkitsee tosiasiallista elinkeinotoiminnan rajoittamista, minkä vuoksi

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

esityksen säätämisyjärjestelyperusteluissa olisi tullut käsitellä sitä, minkä vuoksi juuri kuuden kuukauden mittainen kieltä katsotaan oikeasuhtaiseksi ja hyväksyttäväksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Liikenne- ja viestintäviraston asettaman kiellon sopivaa kestoa arvioitiin valmistelun aikana ja lausuntokierroksella olleessa esitysluonnoksessa kiellon pituudeksi esitettiin ensin kolmea kuukautta. **Erityisesti taksitoimialaa ja erityisryhmiä edustavat tahot esittivät lausuntokierroksella, ettei kolmen kuukauden karenssiaika taksinkuljettajan kokeessa todetusta vilpistä ole riittävän pitkä hallinnollinen seuraamus, jotta sillä olisi toivottu vaikutus.** Koevilppiin suhtauduttiin lausunnoissa ylipäättään hyvin vakavasti. Karenssiaikaa päätettiin lausuntopalautteen perusteella lopullisessa esityksessä pidentää kuuteen kuukauteen. Esimerkiksi, **AKT katsoo valiokunnalle antamassaan lausunnossa, että todetusta vilpistä seuraava sanktio voisi olla jopa nyt esitettyä kuutta kuukautta pidempi.**

Liikenne- ja viestintäministeriö ei kiistä oikeusministeriön näkemystä siitä, että vilppisääntely voi välillisesti ja määräaikaaisesti rajoittaa elinkeinovapautta, koska taksinkuljettajan ajoluvan saaminen mahdollisesti sen johdosta viivästyy. Ehdotetusta vilppiin liittyvästä karenssisääntelystä välillisesti aiheutuva elinkeinovapauden määräaikaisten rajoittaminen pyrkii kuitenkin turvaamaan perustuslain 7 §:n mukaista oikeutta elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. **Taksinkuljettajan koe on tällä hetkellä ainoa lakiin perustuva tapa arvioida taksinkuljettajan osaamista ja pätevyyttä ennen ajoluvan myöntämistä.** Koska taksinkuljettaja voi toimia muun muassa liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden sekä lapsien kanssa, **on tärkeää, että kaikki ajoluvan haltijat ovat suorittaneet kokeen oman osaamisensa turvin ja että testi mahdollisimman hyvin mittaa sitä, että kuljettajalla on riittävät perustaidot taksinkuljettajana toimimiseen.** Todetusta vilpistä tai sen yrityksestä asetettava kuuden kuukauden mittainen osallistumiskielto luo pelotevaikutuksen, jonka arvioidaan vähentävän merkittävästi lisääntyneiden vilppiyritysten määrää. Karenssiajan pituuden arvioidaan myös olevan riittävä, jotta se loisi kannusteen panostaa kokeella arvioitavan osaamisen hankkimiseen ajoluvan saamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole tutkimuksellista näyttöä siitä, että juuri kuuden kuukauden mittainen karenssiaika on kaikkein tehokkain vähentämään vilppitapaauksia, vaan ehdotettu karenssiajan pituus on asetettu enemmänkin kohtuusarvion perusteella.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että ehdotettu säännös, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa päätöksen kuuden kuukauden mittaisesta kiellosta osallistua taksinkuljettajan kokeeseen todetun vilpin seurauksena, on välillisen elinkeinovapauden rajoittumisen kannalta ja yleisten perusoikeuksien rajoitusedellytysten näkökulmasta riittävän täsmällinen ja tarkkarajainen sekä oikeasuhtainen ja hyväksyttävä suhteessa siihen, mitä taksinkuljettajan kokeella tavoitellaan. Liikenne- ja viestintäviraston päätöksestä on mahdollisuus valittaa. Kokeeseen osallistumiseen liittyvä karenssiaika ei estä alalle tuloa, jos hakija karenssiajan jälkeen suorittaa kokeen hyväksytysti ja sääntöjen mukaisesti.

1.5 Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sisältö ja kesto (liikennepalvelulain 26 a §)

Liikennepalvelulakiin lisättäväksi ehdotettu 26 a § koskisi vapaaehtoista erityisryhmien kanssa toimimista tukevaa kuljettajakoulutusta. Ehdotetun koulutuskokonaisuuden vähimmäiskesto olisi 21 tuntia, joista vähintään seitsemän tuntia olisi oltava käytännön opetusta. Koulutuksen opetussisältöön sisällytettäisiin laajasti eri liikunta- ja toimintarajoitteisten ja ikääntyneiden henkilöiden palvelutarpeita, koulu- ja päivähoitokyyteihin liittyviä erityistarpeita sekä yleisimpien apuvälineiden käyttöä. Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään annettavaksi määräyksenantovaltuus koulutuksen sisältöä ja käytännön toteutusta koskevien tarkentavien määräysten antamiseksi.

Invalidiliitto vaatii lausunnossaan, että lakiehdotuksessa määriteltäisiin erityisryhmien koulutuksen vähimmäissisältöön lisätään yleisimpien apuvälineiden käsittely sekä hidasajo. Invalidiliitto korostaa

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

myös sitä, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksessa tulisi huomioida laajemmin liikenneturvallisuuskohdat.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esitettyyn liikennepalvelulain 26 a §:ään sisältyvää erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sisältöä on tarkoitus täsmentää Liikenne- ja viestintäviraston antamalla määräyksellä. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa myös, että ehdotettuun erityisryhmien kuljettajakoulutukseen sisältyy kaikille osallistujille pakollinen käytännön koulutuspäivä, jonka tulee säädöskohtaisten perustelujen mukaan sisältää muun muassa **perinteisempien apuvälineiden sekä turvalaitteiden käytön opetusta ja harjoittelua. Invalidiliiton esille nostama hidasajo on Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan erityisryhmien palvelutarpeisiin liittyvä osaamisalue, joka on mahdollista sisällyttää erityisryhmien kuljettajakoulutukseen Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen nojalla, jos sitä pidetään perusteltuna.** Liikenne- ja viestintäministeriö ei kuitenkaan päättä lakia toimeenpanevan viranomaisen määräysten yksityiskohtaisesta sisällöstä. Liikenne- ja viestintävirasto on jo käynnistänyt tässä tarkoitettua määräyksen valmistelutyön ja määräysluonnoksesta on ollut erillinen lausuntokierros. Määräysluonnoksessa on huomioitu turvallisuuden tunteen edistäminen kuljetuksen aikana muun muassa turvallisella ajotavalla ja sovittamalla ajokäyttäytyminen erityistarpeet ja matkustusmukavuus huomioivaksi.

Invalidiliitto esittää lausunnossaan lisäksi, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamisen edellytyksenä tulisi olla koe, jolla koulutustodistuksen saava taksinkuljettaja osoittaa hallitsevansa koulutusstandardin mukaiset asiat.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **erityisryhmien kuljettajakoulutukseen sisältyvä pakollinen käytännön koulutuspäivä on katsottu riittäväksi keinoksi varmistua kuljettajien käytännön taitojen parantamisesta, eikä koulutuksen suorittamiseen ole katsottu tarpeelliseksi sisällyttää erillistä koetta.** Kuljettajakoulutuksen koevaatimus lisäisi myös koulutuksen kuljettajakohtaisia kustannuksia ja vaikuttaisi välillisesti myös alalle tulon kynnykseen. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa lisäksi, että pakollisen taksinkuljettajan kokeen sisältöä ehdotetaan täsmennettäväksi, minkä seurauksena pakollisessa taksinkuljettajan kokeessa arvioitaisiin jatkossa kokonaisvaltaisemmin kuljettajakokelaan edellytyksiä toimia erityisryhmien kanssa.

1.6 Lievennykset erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamiseen

Liikennepalvelulakiin ehdotettuun 26 a §:n 3 momenttiin sisältyy pidempään toimineita kuljettajia koskeva mahdollisuus hyödyntää kuljettajan aikaisempi työkokemus ja koulutus erityisryhmien kuljettajakoulutuksen koulutustodistuksen hankkimisessa. Henkilö, jolla on ollut ennen liikennepalvelulakia voimassa olleessa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupa ja jonka voidaan todentaa osallistuneen kyseisessä laissa tarkoitettuun lakisääteiseen koulutukseen tai jatkokoulutukseen, saisi koulutustodistuksen suorittamalla erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön opetuksen kokonaisuudessaan. Kyseisten henkilöiden ei tarvitsisi suorittaa koulutukseen kuuluvaa teoriaopetusta.

Cabonline katsoo lausunnossaan, että jo vaatimus käytännön koulutuspäivän suorittamisesta koulutustodistuksen saamiseksi aiheuttaa tarpeettomia lisäkuluja alalla pitkään toimineille kuljettajille. Cabonline ehdottaa, että koulutusvaatimuksen lievennyksen piiriin kuuluvilla kuljettajilla olisi koulutuksen käytännön osuuteen osallistumisen sijasta mahdollisuus suorittaa näyttökoe, jolla kuljettajat osoittaisivat koulutustodistuksen mukaisen pätevyyden toimia erityisryhmien kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Cabonlinen ehdotus tarkoittaisi, että alalla pidempään toimineet kuljettajat saisivat erityisryhmien kuljettajakoulutustodistuksen pelkän näyttökokeen perusteella osallistumatta minkäänlaiseen koulutukseen. **Tämän tyyppinen ratkaisu olisi Liikenne-**

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	www.lvm.fi
	Eteläesplanadi 16	PL 31	029516001	etunimi.sukunimi@lvm.fi
	Helsinki	00023 Valtioneuvosto		kirjaamo@lvm.fi

ja viestintäministeriön käsityksen mukaan ongelmallinen perustuslain

yhdenvertaisuusvaatimuksen näkökulmasta. Esityksessä on jo pyritty huomioimaan pidempään toimineiden kuljettajien saama aiempi koulutus ja käytännön kokemus siten, että heidän ei tarvitse suorittaa koulutuksen teoriaosuutta. Kuten hallituksen esityksen säätämisyjärjestysperusteluissa on kuvattu, ehdotettu koulutusvaatimuksia koskeva lievennys on yhdenvertaisuuden vuoksi myös pyritty rajaamaan vain niihin kuljettajiin, joiden voidaan todentaa suorittaneen aiemman lain mukaista koulutusta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että jatkovalmistelun aikana tehdyissä selvityksissä kävi ilmi, että **taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain mukaisen pakollisen kuljettajakoulutuksen taso ja varsinkin painotus erityisryhmien palvelutilanteisiin on vaihdellut merkittävästi riippuen siitä, onko koulutus suoritettu ennen vuoden 2014 lakiuudistusta vai sen jälkeen.** Pitkään toimineen kuljettajan suorittamasta lakisääteisestä koulutuksesta on voinut kulua jopa 10 vuotta eivätkä kaikki kuljettajat toimi jatkuvasti erityisryhmien kanssa. Valmistelun aikana katsottiin, että **sekä kuljettajien yhdenvertaisuus että erityisryhmien kuljettajakoulutusta mahdollisesti hankinnoissaan jatkossa hyödyntävien julkisten hankintayksikköjen luottamus koulutustodistuksella osoitettaviin taitoihin edellyttävät, että kaikki todistuksen saaneet ovat tosiasiallisesti suorittaneet vähintään laissa säädetyn vähimmäissisällön mukaisen käytännön koulutuksena.**

Näyttökoevaihtoehdon toteuttaminen ei myöskään ainakaan nopealla aikataululla ja nykyisillä Liikenne- ja viestintäviraston resursseilla vaikuta mahdolliselta, joten sen hyödyt pidempään toimineille jäisivät todennäköisesti melko pieniksi suhteessa siitä aiheutuviin viranomaiskustannuksiin ja käytännön koulutuspäivän kustannukseen kuljettajalle.

1.7 Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen vapaaehtoisuus (liikennepalvelulain 26 a §)

Kuntaliitto, Lähitaksi Oy ("Lähitaksi"), Invalidiliitto, AKT sekä Vammaisten henkilöiden neuvottelukunta VANE esittävät lausunnossaan, että hallituksen esityksessä ehdotettu vapaaehtoinen erityisryhmien kuljettajakoulutus tulisi säätää pakolliseksi vaatimukseksi kaikille taksinkuljettajille.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että pakollinen erityisryhmien kuljetuksia koskeva koulutus saattaisi nostaa alalle tulon kynnyistä ja poistaa liikennepalvelulailla saavutettuja positiivisia vaikutuksia esimerkiksi työllisyyteen sekä heikentää palvelujen saatavuutta niillä alueilla, joilla jo nyt on pulaa kuljettajista. Pakollinen erityisryhmien palvelemista tukeva kuljettajakoulutus voisi olla myös perustuslain elinkeinovapauden kannalta haasteellinen, sillä osa kuljettajista ei toimi erityisryhmiin kuuluvien henkilöiden kanssa tai heillä on erityisryhmiin kuuluville suunnattuja kuljetuksia vain hyvin harvoin.

Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että **taksinkuljettajan ajoluvan saaminen edellyttää edelleen taksinkuljettajan kokeen suorittamista ja kokeessa arvioidaan myös kuljettajan kykyä toimia erityisryhmiin kuuluvien kanssa.** Taksinkuljettajan kokeen sisältöä esitetään myös kehitettävän entistä enemmän erityisryhmiin kuuluvien tarpeita huomioivaan suuntaan, minkä tavoitteena on osaltaan parantaa kaikkien taksinkuljettajien kykyä toimia erityisryhmiin kuuluvien asiakkaiden kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että **uuden erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamishalukkuuteen vaikuttaa merkittävästi se, ottavatko julkiset hankintayksiköt laissa määritellyn koulutuksen osaksi kilpailutuksiaan.** Muun muassa Kansaneläkelaitos Kela toteaa valiokunnalle osoittamassaan lausunnossa, että on todennäköistä, että Kela tulee hyödyntämään uutta erityisryhmien kuljettajakoulutusta hankinnoissaan. Myös Kuntaliitto toteaa lausunnossaan, että kunnat voivat edellyttää koulutuksen suorittamista hankinnoissaan. Jos tätä mahdollisuutta

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

laajamittaisesti käytetään, se voi johtaa erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tosiasialliseen pakollisuuteen kuntien kilpailutuksiin osallistuville.

1.8 Koulutusorganisaatioita koskeva sääntely

1.8.1 Terminologia

Liikenne- ja viestintävirasto huomauttaa lausunnossaan, että ehdotetussa liikennepalvelulain 35 b, 36 a ja 36 b §:ssä mainitaan sekä *koulutuksesta vastaava henkilö* että *opetuksesta vastaava henkilö*, joiden Liikenne- ja viestintävirasto tulkitsee tarkoittavan samaa vastuuhenkilöä. Virasto esittää terminologian yhtenäistämistä siten, että laissa käytettäisiin johdonmukaisesti vain yhtä käsitettä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Liikenne- ja viestintäviraston tulkinta on oikea. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää perusteltuna **esityksen korjaamista siten, että 36 a §:ssä termi *opetuksesta vastaava henkilö* korvattaisiin termillä *koulutuksesta vastaava henkilö***. Pykälää olisi mahdollista täsmentää esimerkiksi seuraavalla tavalla:

36 a §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän opetushenkilöstö ja välineet

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

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

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

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

Muutokset suhteessa hallituksen esitykseen merkitty yliviivauksella (poistoteksti) ja keltaisella korostuksella (muutosteksti).

1.8.2 Koulutuksesta vastaavalle henkilölle ja erityisryhmien koulutukseen nimetylle opettajalle asetettavat vaatimukset (liikennepalvelulain 36 a §)

Invalidiliitto kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, että liikennepalvelulain 36 a §:n 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta järjestävän koulutusorganisaation opetuksesta vastaavalla henkilöllä tai yhdellä kyseiseen koulutukseen nimetyllä opettajalla tulee olla vähintään yhden vuoden kokemus päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta.. Invalidiliitto pitää vaatimusta vuoden työkokemuksesta liian suppeana ja lyhyenä. Invalidiliiton mielestä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen opetushenkilöstöllä tulisi olla laaja-alainen työkokemus erityisryhmien kuljettamistyöstä sekä riittävän pitkä työkokemus.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että koulutusorganisaatioita koskevan sääntelyn **tavoitteena on ollut luoda edellytykset maantieteellisesti kattavalle koulutusverkostolle, jotta erityisryhmien kuljettajakoulutusta olisi saatavilla ympäri Suomea.** On mahdollista, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamisesta tulee tosiasiallinen edellytys julkisesti tuettujen ja hankittujen kyytien saamiseksi, jos julkiset hankintayksiköt sisällyttävät koulutuksen osaksi hankintojaan. Muun muassa tästä syystä valmistelun aikana katsottiin tärkeäksi, ettei koulutuksen järjestäjän opetushenkilöstön pedagogisia taikka työkokemusta koskevia vaatimuksia aseteta tarpeettoman korkeaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **koska kuljettajakoulutusta saisivat järjestää vain hyväksytyt koulutusorganisaatiot, koulutusorganisaation hyväksymisen edellytykseksi asetetut kriteerit eivät saa muodostua liian korkeiksi tai vaikeasti arvioitaviksi palvelujen tarjoamisen aloittamisen näkökulmasta.** Erityisesti Invalidiliiton toiveet kouluttajien työkokemuksen yksityiskohtaisen sisällön suhteen olisivat hankalasti lainsäädäntöön sovitettavissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että **ehdotetut erityisryhmien kuljettajakoulutuksen koulutuksen järjestäjän opetushenkilöstölle asetetut vähimmäisvaatimukset sekä Liikenne- ja viestintäviraston koulutuksen järjestäjän hyväksymistä ja valvontaa koskevat menettelyt ovat riittäviä koulutukselta edellytettävän laadun varmistamiseksi.**

1.8.3 Koulutusorganisaatioiden toiminnan valvonta

Sekä perustuslakivaliokunta että oikeusministeriö ovat kiinnittäneet lausunnoissaan huomiota liikennepalvelulain muutosehdotuksen 193 a §:ään, joka koskee erityisryhmien kuljettajakoulutusta sekä yrittäjäkoulutusta järjestävien koulutusorganisaatioiden valvontaa.

Ehdotettujen koulutusten järjestäminen on arvioitu julkisen hallintotehtävän hoitamiseksi. Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle ei saa vaarantaa perusoikeuksia, oikeusturvaa eikä muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Perustuslain 124 §:n perusteluissa korostetaan julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä sekä sitä, että näiden henkilöiden julkisen valvonnan on oltava asianmukaista.

Oikeusministeriö korostaa lausunnossaan, että ehdotettuihin koulutusorganisaatioihin sekä taksinkuljettajan kokeen järjestelyihin liittyviin ulkopuolisiin toimijoihin tulee kohdistaa asianmukaista valvontasääntelyä. Oikeusministeriö toteaa tähän liittyen, ettei esityksestä käy ilmi, kuinka taksinkuljettajan koetta järjestävien Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajien valvonta on järjestetty ja mihin sääntelyyn valvonta perustuu. Oikeusministeriö huomauttaa lausunnossaan lisäksi, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen viranomaisvalvonnan ulkoistamista koskevasta liikennepalvelulakiin ehdotetusta 193 a §:stä puuttuu maininta siitä, että ulkopuoliseen asiantuntijaan sovellettaisiin vahingonkorvauslakia koskevia säännöksiä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennepalvelulakiin ehdotetussa 193 a §:ssä säädettäisiin, että **Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi liikennepalvelulain 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneiden koulutuksen järjestäjien ja niiden järjestämän koulutuksen, sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkokeen järjestämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi myös koulutuksen järjestäjien myöntämien todistusten myöntämisen valvonnasta. Pykälässä mahdollistettaisiin käytännön valvontatoiminnan siirtäminen ulkopuoliselle asiantuntijalle.** Valtuutuksen saaneella ulkopuolisella asiantuntijalla olisi oikeus päästä seuraamaan opetusta ja saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään valtuuttamalla asiantuntijalla olisi myös oikeus päästä seuraamaan yrittäjäkoulutuksen yrittäjäkoetta sen asianmukaisen toteutumisen ja kulun varmistamiseksi. Hyväksynnän saaneiden koulutuksen järjestäjien olisi lisäksi järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

asianmukaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamalla ulkopuolisella asiantuntijalla olisi velvollisuus ilmoittaa valvonnan yhteydessä havaitut puutteet tai laiminlyönnit viipymättä Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä varten. Liikenne- ja viestintäviraston tarkastusvaltuudet perustuvat liikennepalvelulain 196 §:ään.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **Liikenne- ja viestintäviraston taksinkuljettajan kokeen järjestelyjä käytännössä hoitavan palveluntuottajan valvonta perustuu voimassa olevan liikennepalvelulain 215 §:ään sekä viraston ja palveluntuottajan välillä liikennepalvelulain 213 §:n nojalla solmittuun sopimukseen.** Liikenne- ja viestintävirasto valvoo palveluntuottajan toimintaa, kokeiden vastaanottamista sekä kokeiden järjestämisestä tehdyn sopimuksen noudattamista. Liikenne- ja viestintävirastolla on liikennepalvelulain 215 §:n mukaan oikeus valvoa palveluntarjoajien toimintaa, tehdä valvontaa varten tarkastuksia palveluntarjoajan toimitiloissa ja saada salassapitosäynnösten estämättä tietoja palvelutehtäviin liittyvistä asiakirjoista. Vastaavalla tavalla on järjestetty myös ajokorttiin tähtäävän kuljettajantutkinnon teoriakokeet.

Perustuslakivaliokunta huomauttaa lausunnossaan, ettei säädöstekstissä ehdoteta asetettavaksi Liikenne- ja viestintävirasto käytännön valvontatoimintaan valtuuttamalle ulkopuolisen asiantuntijalle kokemusta tai asiantuntemusta koskevia kelpoisuusvaatimuksia ja kehottaa täydentämään sääntelyä tältä osin, jolleivät sanotut vaatimukset jo seuraa muusta lainsäädännöstä. Lisäksi perustuslakivaliokunta katsoo lausunnossaan oikeusministeriön tavoin, että ehdotettuun liikennepalvelulain 193 a §:ään on syytä lisätä viittaus vahingonkorvauslakiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotettua **liikennepalvelulain 193 §:ää tulee täydentää perustuslakivaliokunnan lausunnon perusteella.** Pykälää voitaisiin täsmentää esimerkiksi seuraavasti:

193 a §

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia järjestävien koulutusorganisaatioiden toimintaa valvova viranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneiden koulutuksen järjestäjien ja niiden järjestämän koulutuksen, sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkokeen järjestämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myös koulutuksen järjestäjien myöntämien todistusten myöntämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa ulkopuolisen asiantuntijan suorittamaan käytännön valvontatoimintaa. **Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään valtuuttaman asiantuntijan on oltava perehtynyt valvottavien koulutusten, yrittäjäkokeen ja näiden järjestämisen vaatimuksiin ja hänellä on oltava taksitoimialan lainsäädännön ja käytäntöjen riittävä työkokemuksella tai muulla tavalla hankittu osaaminen. Lisäksi hänellä tulee olla riittävä asiantuntemus ja perehtyneisyys valvontatoimintaan.**

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

Valvonnan yhteydessä havaitut puutteet tai laiminlyönnit on viipymättä saatettava Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä varten.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Liikenne- ja viestintäviraston valtuuttamaan ulkopuolisen asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. **Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.**

Muutokset suhteessa hallituksen esitykseen on merkitty keltaisella korostuksella.

1.9 Ajo-oikeudetta ajamisen huomioiminen taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisessä (liikennepalvelulain 25 §)

Liikenne- ja viestintäviraston tulkinnan mukaan laissa määritellyt sakkorekisteristä ilmenevät teot, samoin kuin rikosrekisteristä ilmenevät teot, tulisi tällä hetkellä huomioida ajolupaa myönnettäessä luvan hakemista edeltävän viiden vuoden ajalta. Liikenne- ja viestintävirasto saa kuitenkin tiedot sakkorekisteristä vain kolmen vuoden ajalta, jolloin sääntelyä on perusteltua korjata vastaamaan tosiasiallista tilannetta. Liikennepalvelulain 25 §:ää ehdotetaan hallituksen esityksessä täsmennettäväksi siten, että sakkorekisteristä ilmenevät laissa viitatu teot, rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettu törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 3 §:ssä tarkoitettu rattijuopumus, 4 §:ssä tarkoitettu törkeä rattijuopumus sekä 10 §:ssä tarkoitettu kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, estäisivät ajoluvan myöntämisen ajolupahakemuksen ratkaisemispäivää edeltävän kolmen vuoden ajalta.

Oikeusministeriö kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, että liikennepalvelulain 25 §:n 4 momenttiin ehdotettu karenssiaikaa koskeva muutosesitys ei vaikuttaisi poistavan KHO:n yksittäisessä ajoluvan myöntämisestä koskeneessa tapauksessa (KHO:2018:85) havaitsemaa ilmeistä ristiriitaa perustuslain turvaaman elinkeinovapauden kanssa. Oikeusministeriö korostaa lausunnossaan, että ilmeinen ristiriita perustuslain kanssa on merkittävän kynnyksen takana. Oikeusministeriö huomauttaa lisäksi, että hallituksen esityksessä lakiin ehdotetaan sellaista säännöstä, jonka voidaan katsoa olevan ehdotetussakin muodossa ilmeisessä ristiriidassa perustuslain kanssa eivätkä esityksen perustelut ja perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten arviointi suhteessa KHO:n ratkaisussa arvioituun ilmeiseen ristiriitaan perustuslain kanssa vaikuta riittävältä. Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt asiasta lausunnon myös perustuslakivaliokunnalta.

Perustuslakivaliokunnan lausunnossa kiinnitetään huomiota korkeimman hallinto-oikeuden yllä mainitun ratkaisun perusteluihin. Korkein hallinto-oikeus totesi, että kyseisessä tapauksessa (aiemman lain mukaisen) luvan esteen ongelmallisuus elinkeinovapauden ja suhteellisuusvaatimuksen näkökulmasta muodostui ensinnäkin säännöksen ehdottomuudesta. Säännös ei mahdollista viranomaisen tapauskohtaista harkintaa sen suhteen, ilmentääkö syyllistyminen tiettyyn rangaistavaan tekoon (kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta) myös tapauksen erityispiirteet huomioon ottaen sitä, että henkilö on henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan sopimaton taksinkuljettajaksi ja että ajoluvan myöntäminen hänelle on omiaan vaarantamaan liikenne- ja asiakasturvallisuutta. Ongelmallisuus johtui toisaalta siitä, että ehdoton estevaikutus ulottuu varsin pitkänä pidettävälle viiden vuoden ajalle.

Perustuslakivaliokunnan lausunnossa pidettiin aikaisemman käytännön mukaisesti **matkustajaturvallisuuden ja liikenneturvallisuuden lisäämistä hyväksyttävänä päämäärinä ehdotetulle lupasääntelylle.** Perustuslakivaliokunnan lausunnossa jaettiin myös hallituksen esityksen perusteluissa esitetty näkemys, että työläs yksittäistapauksellinen lupaharkinta voi johtaa ajolupien käsittelyn hidastumiseen, millä on sinänsä merkitystä hakijoiden elinkeinovapauden ja oikeusturvan kannalta. Perustuslakivaliokunta suhtautuu kuitenkin pidättyvästi käsittelyn nopeuttamiseen ja tehostamiseen sääntelyn yksinomaisena tavoitteena eikä pitänyt perustelua

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

päätöksenteon tehokkuudesta luvanhakijan perusoikeuksien rajoittamisen oikeasuhtaisuusvaatimuksen kannalta riittävänä.

Perustuslakivaliokunta katsoo lausunnossaan, että ehdotetun 25 §:n 4 momentin sääntely muodostuu ennen muuta sääntelyn ehdottomuuden ja myös siinä säädetyn varsin pitkän määräajan vuoksi perusoikeuksien rajoittamisen oikeasuhtaisuusvaatimuksen kannalta ongelmalliseksi. Tästä syystä **sääntelyä tulee muuttaa vähemmän ehdottomaksi sellaisten sakolla rangaistavien tekojen osalta, jotka eivät osoita henkilön olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana.**

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että ehdotettua liikennepalvelulain **25 §:n 4 momenttia on perustuslakivaliokunnan lausunnon perusteella välttämätöntä muuttaa.** Karenssisääntelyä voitaisiin muuttaa esimerkiksi seuraavasti:

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

[---]

3 ja 4 mom:

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

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

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

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

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

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

1) **edellä 3 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun tekoon, rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, 3 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen tai 4 §:ssä tarkoitettuun törkeään rattijuopumukseen; tai**

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

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

Muutokset suhteessa hallituksen esitykseen merkitty yliviivauksella (poistoteksti) ja keltaisella korostuksella (muutosteksti).

Yllä esitetystä pykäläehdotuksessa 4 momentin 1 kohdan mukaiset teot – rikoslain 23 luvun 8:ssä tarkoitettu törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 3 §:ssä tarkoitettu rattijuopumus sekä 4 §:ssä tarkoitettu törkeä rattijuopumus – olisivat edelleen ehdottomia esteitä ajoluvan myöntämiselle, jos ajoluvanhakija on syyllistynyt kyseisiin tekoihin ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen kolmen vuoden aikana.

Sen sijaan rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettu kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta edellyttäisi 4 momentin uuden 2 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tapauskohtaista harkintaa. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi jättää ajolupa myöntämättä, jos hakija on syyllistynyt kyseiseen tekoon sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen kolmen vuoden aikana ja teko osoittaa hakijan olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana.

Momentin kolmas kohta vastaisi nykyistä 4 momentin 2 kohtaa, joka jo nykyisellään sisältää viranomaiselle hakijan sopivuuteen liittyvää tapauskohtaista harkintavaltaa.

Perustuslakivaliokunnan lausunnon mukaan sääntelyä tulee muuttaa vähemmän ehdottomaksi sellaisten sakolla rangaistavien tekojen osalta, jotka eivät osoita henkilön olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana. Ehdotetulla lupasääntelyllä ja siihen liittyvällä taksinkuljettajan henkilökohtaisen sopivuuden arvioinnilla on perustuslain näkökulmasta hyväksyttyä tavoitella muun muassa **matkustaja- ja liikenneturvallisuutta**. Henkilölle ei tulisi myöntää ajolupaa, jos ajolupaa myönnettäessä arvioidaan, että ajoluvan myöntäminen hänelle on omiaan vaarantamaan liikenne- ja asiakasturvallisuutta. Perustuslakivaliokunta on toisaalta pitänyt perusoikeuksien rajoittamisen suhteellisuuden kannalta tärkeänä, sitä, että sakkorekisteristä ilmenevät teot eivät muodosta ehdotonta estettä ajoluvan myöntämiselle, jos teko ei tapauskohtaisen arvioinnin perusteella osoita, että henkilön on ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana.

Perustuslakivaliokunnalle annetuissa asiantuntijalausunnoissa on kiinnitetty huomiota siihen, että taksinkuljettajaan on nimenomaisesti haluttu kohdistaa poikkeuksellisen tiukkoja soveltuvuusvaatimuksia ja tätä on pidetty valtiosääntöoikeudellisesti hyväksyttävänä. Asiakas on taksissa usein yksin ja osa taksiasiakkaista on toimintakyvyltään rajoittuneita, esimerkiksi vanhuksia, lapsia tai toimintarajoitteen vuoksi erityistä apua tarvitsevia. Myönnetyn luvan peruuttamismahdollisuus on toisaalta haluttu sitoa vakaviin ja olennaisiin rikkomuksiin, mikä korostaa ennakkollisen arvioinnin merkitystä.

Ehdotetun 4 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen tekojen katsotaan osoittavan kaikissa tapauksissa tietoisesta riskinottoa ja sellaista piittaamattomuutta liikennesääntöjä ja liikenneturvallisuutta kohtaan, että henkilöä olisi perusteltua pitää laissa määritellyn määräjän sopimattomana taksinkuljettajaksi.

Henkilö on aina tietoinen siitä, että hän on nauttinut alkoholia, huumausainetta tai muuta huumavaa ainetta, jotka tutkitusti vaikuttavat kykyyn kuljettaa ajoneuvoa ja siten väistämättä heikentävät liikenneturvallisuutta. Rattijuopumuksen tunnusmerkistö ei sisällä erilaisia tekoja, vaan henkilö

tuomitaan rikoslain mukaisesti rattijuopumuksesta, kun tunnusmerkistössä esitetty promilleraja ylittyy tai veressä on huumausainetta tai muuta huumavaa ainetta tai niiden aineenvaihduntatuotetta. Tunnusmerkistö ei sisällä liikenneturvallisuuden kannalta vähäisiä tai erehdyksestä johtuvia tekemuotoja, joissa voitaisiin tapauskohtaisen harkinnan perusteella päätyä siihen, että henkilö ei ole säädetyn määräjän ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana. Kyseessä on aina konkreettisesti liikenneturvallisuutta heikentävä teko.

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen edellyttää tahallisuutta tai törkeää huolimattomuutta. Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen edellyttää huomattavaa ylinopeutta tai muuta liikenneturvallisuuden vaarantamista siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Tällaisen riskikäyttäytymisen voidaan katsoa osoittavan aina sellaista piittaamattomuutta liikennesääntöjä ja liikenneturvallisuutta kohtaan, että henkilö on ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana säädetyn ajan. Lievimmät liikenneturvallisuuden vaarantamisen teonkuvat eivät muodosta estettä ajoluvan myöntämiselle, sillä liikennepalvelulain voimaantulon yhteydessä rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettu liikenneturvallisuuden vaarantaminen poistettiin taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiseen vaikuttavista teoista.

Ehdotetun 4 momentin 2 kohdassa tarkoitettu rikosnimike kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta sen sijaan sisältää hyvin erilaisia tekoja ja Liikenne- ja viestintäviraston harkintavaltaa hakijan sopivuuden arvioimisessa voitaisiin pitää perustuslakivaliokunnan lausunnon tarkoittamalla tavalla perusteltuna tekoon mahdollisesti liittyvien poikkeuksellisten olosuhteiden huomioimiseksi. Kyseessä voi olla henkilö, joka toistuvasti ajaa ilman ajo-oikeutta ja osoittaa näin piittaamattomuutta liikennesääntöjä kohtaan. Toisaalta henkilö on voinut esimerkiksi erehtyä tietyn painoisen ajoneuvon kuljettamiseen tai tietyn painoisen perävaunun vetämiseen vaadittavasta ajokorttiluokasta. Tämäntapainen teko ei välttämättä vaikuta konkreettisesti liikenneturvallisuuteen tai osoita sellaista piittaamattomuutta, että henkilöä tulisi aina pitää ilmeisen sopimattomana taksinkuljettajaksi.

Liikenne- ja viestintäviraston tulisi ehdotetun 4 momentin 2 ja 3 kohdan mukaista hakijan ilmeistä sopimattomuutta arvioidessaan kiinnittää huomiota siihen, onko ajoluvan myöntäminen henkilölle omiaan vähentämään liikenne- ja matkustajaturvallisuutta.

Matkustajaturvallisuudessa merkitystä on matkustajan henkeen tai terveyteen ja henkilökohtaiseen koskemattomuuteen sekä matkustajan omaisuuden suojaan liittyvillä näkökohdilla. Ilmeisen sopimattomuuden arvioinnissa voitaisiin ottaa huomioon esimerkiksi 4 momentissa mainittujen tekojen määrä, yksittäisen teon vakavuus tai suunnitelmallisuus, teosta kulunut aika, teon liityntä ammattiliikenteeseen tai se, osoittaako teko piittaamattomuutta liikenne- ja matkustajaturvallisuudesta.

2 Harmaan talouden torjunta

2.1 Taksien tunnistettavuus

2.1.1 Taksivalaisimen käyttövelvollisuus (tieliikennelain 155 §)

Tieliikennelain 155 §:ään ehdotetaan lisättäväksi säännös siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulisi jatkossa käyttää taksivalaisinta taksimatkan aikana. Ilman taksivalaisinta saisi suorittaa yritys- tai edustusajoja, joissa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella.

Keskuskauppakamari toteaa lausunnossaan, ettei se näe tarpeellisena hallituksen esityksen mukaista taksivalaisimen käyttövelvollisuutta, ja että esitetyssä laajuudessa käyttövelvollisuus saattaisi estää uudet kehittyvät liiketoimintamallit. Myös ITS Finland toteaa lausunnossaan suhtautuvansa epäillen

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	www.lvm.fi
	Eteläesplanadi 16	PL 31	029516001	etunimi.sukunimi@lvm.fi
	Helsinki	00023 Valtioneuvosto		kirjaamo@lvm.fi

taksivalaisimen käyttövelvollisuuden palauttamiseen ehdotetussa laajuudessa, ottaen huomioon kehittyvät liiketoimintamallit ja erot ns. perinteisten taksien ja digitaalisesti tilattujen kuljetusten välillä. MaaS Global puolestaan katsoo lausunnossaan, että taksivalaisimen käyttämisestä voisi edellyttää ottaessa asiakkaita kyytiin taksiasemilta ja kadulta sekä käyttäessä merkittäviä taksikaistoja, mutta ei silloin, kun asiakas on tilannut taksin etukäteen.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esitetyn **taksivalaisimen käyttövelvoitteen ensisijaisena tavoitteena on parantaa taksien tunnistettavuutta ja siten taksiliikenteen valvonnan edellytyksiä harmaan talouden torjunnan näkökulmasta**. Harmaan talouden torjunta on hallitusohjelmassa määritelty keskeiseksi taksisääntelyn korjauksen perusteeksi. Taksivalaisimen käyttövelvoite parantaisi myös taksipalveluja käyttävän asiakkaan mahdollisuuksia tunnistaa lainmukainen taksi. **Vaikka ulkoinen taksitunnus ei ole kaikissa tilanteissa, esimerkiksi tiettyjen tilaustapojen kohdalla, asiakkaan kannalta yhtä merkityksellinen, ulkoisella taksitunnuksella on tällöinkin merkitystä taksiliikennettä valvovien viranomaisten näkökulmasta.**

Hallituksen esityksellä pyritään parantamaan valvovien viranomaisten mahdollisuuksia tunnistaa taksi liikennevirrasta riippumatta taksimatkan tilaustavasta. Taksiliikennettä valvovat viranomaiset, kuten poliisi sekä Liikenne- ja viestintävirasto ovat todenneet, että ehdotettu taksivalaisimen käyttövelvollisuus helpottaa valvonnan kohdentamista. Valmistelun aikana saadussa lausuntopalautteessa on myös tuotu esiin, että taksivalaisin on erityisesti erityisryhmien kannalta selkein ulkoinen taksitunnus, ja sen voidaan arvioida helpottavan erityisryhmiin kuuluvien henkilöiden liikkumista. Taksivalaisin voi olla helposti irrotettava ja uudelleen asennettava, jolloin se mahdollistaa edelleen myös osa-aikaisen taksiryrittäjyyden ja erilaiset kuljetukset.

2.1.2 Värilliset kilvet taksivalaisimen vaihtoehtona tai lisänä

Suomen Taksiliitto ry ("Taksiliitto") katsoo lausunnossaan, että hallituksen esityksessä ehdotettu taksivalaisin ei olisi yksinään riittävä varuste taksien valvonnan helpottamiseksi. Taksiliiton mukaan värillinen rekisterikilpi tekisi taksin tunnistamisesta helpompaa niin yhteiskunnan vastuiden ja velvoitteiden valvonnan toteuttamiseksi kuin kuluttajallekin. Myös Cabonline esittää lausunnossaan, että taksivalaisimen lisäksi taksissa tulisi olla joko kokonaan tai reunoiltaan erivärinen rekisterikilpi, tai vaihtoehtoisesti ajoneuvon rekisterinumero tulisi liittää taksiliikennelupaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että värillisiä rekisterikilpiä on arvioitu valmistelun aikana yhtenä vaihtoehtona taksien tunnistettavuuden parantamiseksi. **Viranomaisarvioiden mukaan värillisistä rekisterikilvistä ei kuitenkaan ole valvonnassa sellaista hyötyä, joka ylittäisi niihin liittyvät kustannukset**. Koska tunnistettavuuden parantamisen ensisijaisena tavoitteena on ollut valvonnan tehostaminen, on valvovien viranomaisten esittämille näkemyksille annettu valmistelussa painoarvoa. Taksivalaisin on arvioitu tarkoituksenmukaisimmaksi keinoksi parantaa taksien tunnistettavuutta sekä valvovien viranomaisten että asiakkaiden näkökulmasta. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut, että värilliset rekisterikilvet eivät toisi merkittävää lisäarvoa valvonnan tarkoituksiin, sillä valvontaan käytettävät laitteet eivät tunnista värejä. Koska taksiliikennettä voi harjoittaa myös muulla kuin perinteisellä henkilöautolla, tulisi lisäksi suurelle joukolle ajoneuvoja luoda uusia kilpityyppejä, mikä edellyttäisi muun muassa merkittäviä järjestelmämuutoksia, joiden tekeminen ei ole Liikenne- ja viestintäviraston mukaan mahdollista tämän lakihankkeen aikataulussa.

2.1.3 Taksivalaisimen tekniset ominaisuudet

Lähitäksi toteaa lausunnossaan, että lakiin tulisi palauttaa selkeät yksityiskohdat taksivalon teknisestä toteuttamisesta, kuten koosta, teksteistä, valovoimasta ja muista vastaavista visuaalisista elementeistä.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset taksivalaisimen ominaisuuksista ajoneuvolain 27 a §:n (1.3.2021 voimaantulevan ajoneuvolain (82/2021) 13 § 8 mom.) määräksenantovaltuuksien nojalla**. Päivitettävän määräyksen on tarkoitus sisältää taksivalaisimen kokoa ja muita teknisiä ominaisuuksia koskevat vaatimukset. Liikenne- ja viestintäviraston määräysluonnos oli lausuntokierroksella lokamarraskuussa 2020.

2.1.4 Sopimus taksivalaisimen käyttämättömyydestä (tieliikennelain 155 §)

Cabonline katsoo lausunnossaan, että lain tulkinnan kannalta olisi hyvä täsmentää, että ajovälitysjärjestelmän kautta näkyvät tiedot sopimusajosta ovat riittävät osoittamaan perusteet taksivalaisimen käytöstä poikkeamiselle.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotetun tieliikennelain 155 §:n 1 momentin mukaan taksivalaisinta ei tarvitsisi käyttää sellaisissa yritys- tai edustusajoissa, joissa taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella. Sopimus tai sen jäljennös olisi pidettävä mukana ajoneuvossa ja pyydettyä esitettävä valvontaviranomaiselle. Pykälän säännöskohtaisissa perusteluissa todetaan, että kuljettaja voisi esittää sopimuksen valvontaviranomaiselle myös sähköisen jäljennöksen muodossa esimerkiksi mobiililaitteen ruudulta.

Liikenne- ja viestintäministeriö ymmärtää Cabonlinen toiveen käytännöllisyyden taksipalvelun tarjoajan näkökulmasta, mutta ei pidä Cabonlinen ehdotusta sääntelyn täsmentämisen näkökulmasta perusteltuna. Liikenne- ja viestintäministeriö ei pysty arvioimaan ovatko eri ajovälitysjärjestelmien kautta, nyt tai tulevaisuudessa, näkyvät tiedot riittäviä osoittamaan valvontatilanteessa, että taksivalaisimen käyttämättä jättämisestä on sovittu etukäteen. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että Cabonlinen ehdotuksessa on kyse ehdotetun säännöksen tulkinnasta yksittäistapauksissa.

Liikenne- ja viestintävirasto ja poliisi arvioivat yksittäistapauksissa lain vaatimusten täyttymisen.

Poliisihallitus katsoo lausunnossaan, että ehdotettu tieliikennelain 155 §:n 3 momentti ja 171 §:n 1 momentin 6 kohta ovat ristiriidassa keskenään. Poliisihallituksen lausunnon mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voitaisiin ehdotetun 171 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaan määrätä liikennetrikkomaksu, jos hän ei pidä mukanaan taksivalaisimen käyttövelvollisuudesta poikkeamista koskevaa sopimusta tai sen jäljennöstä, mutta 155 §:n 3 momentissa on ehdotettu ainoastaan sitä, että kuljettajan on esitettävä sopimus tai sen jäljennös valvontaviranomaiselle. Poliisihallitus katsoo, että tieliikennelain 155 §:n 3 momentissa tulisi edellyttää, että kuljettajan on myös pidettävä sopimus tai sen jäljennös ajoneuvossa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että lakiehdotuksen 155 §:n 3 momentti ja 171 §:n 1 momentin 6 kohta eivät ministeriön näkemyksen mukaan ole Poliisihallituksen esittämällä tavalla ristiriitaisia, koska 155 §:n 3 momentissa edellytetään jo nyt sopimuksen tai sen jäljennöksen pitämistä mukana ajoneuvossa. Tieliikennelakiin ehdotetun 155 §:n 3 momentin mukaan "[...] sopimus tai sen jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa. Kuljettajan on pyydettyä esitettävä sopimus tai sen jäljennös valvontaviranomaiselle." Lausuntokierroksen jälkeen pykälän perusteluihin täsmennettiin, että kuljettaja voi esittää sopimuksen valvontaviranomaiselle myös sähköisen jäljennöksen muodossa esimerkiksi mobiililaitteen ruudulta.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei vastusta Poliisihallituksen 155 §:n 3 momentin muutosehdotusta - "Kuljettajan on pidettävä [...] sopimus tai sen jäljennös mukana ajoneuvossa. Kuljettajan on pyydettyä esitettävä sopimus tai sen jäljennös valvontaviranomaiselle." - mutta ei pidä muutosta tarpeellisena.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

2.2 Yrittäjäkoulutus

2.2.1 Yrittäjäkoulutuksen sisältö ja kesto (liikennepalvelulain 6 a §)

Hallituksen esityksessä ehdotetaan pakollisen yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen palauttamista taksiliikenneluvan saamisen edellytyksiin. Liikennepalvelulakiin ehdotetun 6 a §:n mukaan taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen tulee sisältää opetusta taksiyrityksen kaupallisesta ja taloudellisesta johtamisesta sekä verotusta, kirjanpitoa, työllistämistä, palkkaa, sosiaaliturvaa, eläkkeitä ja vakuuttamista koskevasta lainsäädännöstä. Yrittäjäkoulutuksen kesto olisi vähintään 21 tuntia.

Invalidiliitto esittää lausunnossaan, että vaikka liitto kannattaakin esitystä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen palauttamista, yrittäjäkoulutuksen vähimmäissisältöön tulisi lisätä tietämys eri asiakasryhmistä sekä kaluston vaatimukset suhteessa asiakkaiden erilaisiin tarpeisiin. Invalidiliitto esittää lausunnossaan lisäksi, että yrittäjäkoulutuksen vaatimuksiin tulisi lisätä aihealueiksi julkisesti hankittujen tai tuettujen kyytien käytännöt. Invalidiliitto toivoo myös, että yrittäjäkoulutusvaatimukseen lisättäisiin liikenneturvallisuusnäkökulma.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että yrittäjäkoulutusta ja -koetta koskevien velvoitteiden palauttamisen taustalla on harmaan talouden torjuntaan liittyvä tavoite varmistaa, että alalle tulevilla yrittäjillä on riittävä perusosaaminen yritystoimintaan liittyvien pakollisten velvoitteiden, kuten verojen ja eläkemaksujen, hoitamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei tämän tavoitteen toteuttamiseksi pakolliseen yrittäjäkoulutukseen ole tarpeellista sisällyttää erityisryhmien kuljettamiseen liittyviä aihealueita. Liikennepalvelulaissa on vaatimus taksinkuljettajan kokeen suorittamisesta ja hallituksen esityksessä ehdotetaan siinä huomioitavaksi erilaisten asiakasryhmien kanssa toimiminen nykyistä laajemmin. Uudistuksen tavoitteena on parantaa yrittäjien liiketoimintaosaamista ja varmistaa, että kaikilla on perusedellytykset liiketoiminnan asianmukaiseen harjoittamiseen. **Jotta lisäaiheiden käsittelystä olisi hyötyä, se edellyttäisi todennäköisesti myös koulutuksen vähimmäiskeston pidentämistä. Tämä todennäköisesti lisäisi pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta uusille taksiryttäjille aiheutuvia kustannuksia ja korottaisi alalle tulon kynnystä myös niille toimijoille, jotka eivät aja julkisesti hankittuja tai tuettuja kuljetuksia.** Liikenne- ja viestintävirasto voi sisällyttää yrittäjäkoulutuksen sisältöä tarkentavaan määräykseen taksipalveluita koskevat julkiset hankinnat, jos niiden katsotaan olevan olennainen osa taksirytyksen kaupallista ja taloudellista johtamista.

Lounais-Suomen Aluehallintovirasto toteaa lausunnossaan, että yrittäjäkoulutuksen vähimmäiskestoksi esitetty 21 tuntia on liian lyhyt. Laajennustarvetta perustellaan sillä, että taksitoiminnan harjoittaminen matalalla asiantuntemuksella etenkin työnantajan roolissa lisää työsuojeluviranomaisen työtaakkaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen tavoitteena on parantaa alalle tulevien yrittäjien taloushallinto- ja liiketoimintaosaamista ja varmistaa, että alalle tuleville yrittäjillä on riittävä perusosaaminen yritystoimintaan liittyvien pakollisten velvoitteiden hoitamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, ettei muilla toimialoilla ole yleisesti yrityskoulutusvelvoitetta. Taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen laajentaminen ja alalle tulon kynnys nostaminen työsuojeluviranomaisen valvontatyön helpottamiseksi ei vaikuta lain tavoitteiden näkökulmasta perustellulta.

Taksiliitto esittää lausunnossaan, että yrittäjäkoulutuksen sisältöä koskevan liikennepalvelulain 6 a §:n opetusaiheisiin lisättäisiin liikennepalvelulain, ajoneuvolain sekä tieliikennelain taksiryttäjyyttä koskevat säädökset.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Taksiliiton esittämiä aihealueita on mahdollista sisällyttää yrittäjäkoulutuksen opetussisältöön jo liikennepalvelulakiin ehdotetun 6 a §:n ja Liikenne- ja viestintäviraston yrittäjäkoetta koskevan määräyksen perusteella. Liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin katsoo, että **täsmentämällä yrittäjäkoulutuksen sisältöä laissa Taksiliiton esittämään suuntaan, Liikenne- ja viestintävirasto pystyy tehokkaammin ohjaamaan koulutusorganisaatioita testaamaan tämän koulutuksen tavoitteen kannalta perustellun osaamisalueen osaamista yrittäjäkokeissa**. Yrittäjäkokeen sisältöä koskevaa pykälää voitaisiin täsmentää esimerkiksi seuraavasti:

6 a §

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen tulee sisältää opetusta taksiyrityksen kaupallisesta ja taloudellisesta johtamisesta, **taksiyrittäjyyteen liittyvästä keskeisestä ajoneuvoja ja liikennettä koskevasta lainsäädännöstä** sekä verotusta, kirjanpitoa, työllistämistä, palkkaa, sosiaaliturvaa, eläkkeitä ja vakuuttamista koskevasta lainsäädännöstä.

Koulutuksen kesto on vähintään 21 tuntia.

Koulutuksen jälkeen suoritettavaan yrittäjäkokeeseen tulee sisältyä kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Kokeen järjestänyt koulutusorganisaatio myöntää todistuksen kokeen hyväksytysti suorittaneelle henkilölle. Yrittäjäkokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilö on osallistunut yrittäjäkoulutukseen.

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

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

Muutokset suhteessa hallituksen esitykseen on merkitty keltaisella korostuksella.

Taksiliitto toteaa lisäksi valiokunnalle toimittamansa lausunnon täydennyksessä, että Liikenne- ja viestintäviraston erityisryhmien kuljettajakoulutusta ja yrittäjäkoulutusta koskevissa määräysluonnoksissa olevan ehdotuksen 45 minuutin oppitunnista ei tulisi vaikuttaa laissa määriteltyn koulutusten vähimmäispituuteen. Lausunnossa kiinnitetään huomiota siihen, että liikennepalvelulakia koskevan muutosehdotuksen 6 a ja 26 a §:issä ehdotetaan, että yrittäjäkoulutuksen ja erityisryhmien kuljettajakoulutuksen vähimmäispituus olisi 21 tuntia. Liikenne- ja viestintävirasto puolestaan esittää lausunnossaan, että koulutusten kestoä täsmennettäisiin liikennepalvelulakiin siten, että pykälissä puhuttaisiin tuntimäärän sijaan oppitunneista. Liikenne- ja viestintävirasto esittää myös harkittavaksi, että oppitunnin pituus määriteltäisiin pykälätasolla.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **liikennepalvelulakiin ehdotetun yrittäjäkoulutusta koskevan 6 a §:n mukaan koulutuksen vähimmäiskesto on 21 tuntia**. Valmistelun aikana on pohdittu Liikenne- ja viestintäviraston valiokunnalle ehdottaman mukaisesti sitä, että koulutuksen kesto määriteltäisiin tuntien sijaan opetustunteina, joiden pituus olisi vastaavissa koulutuksissa tyypillinen tyypillisesti 45 minuuttia. Tämä näkyy liikennepalvelulakiin ehdotetun 6 a §:n säännöskohtaisissa perusteluissa, joihin on kirjattu, että yrittäjäkoulutuksen 21 tunnin vähimmäiskestolla tarkoitettaisiin 21 opetustuntia, joiden pituus on 45 minuuttia. Kuten Taksiliittokin on lausunnossaan nostonut esille, tämä määritelmä lyhentää yrittäjäkoulutuksen tosiasiallista

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

vähimmäiskestoa merkittävästi. **Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että liikennepalvelulain 6 a §:n perusteluihin kirjattu määritelmä johtaa koulutuksen laajuuden supistumiseen tavalla, jota ei ole tarkoitettu ja joka ei vaikuta tarkoituksenmukaiselta.** Määritelmän tarkoituksena on pikemmin ollut ohjata koulutuksen järkevään jaksottamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että Liikenne- ja viestintävirasto voi tarkentavilla määräyksillään täsmentää koulutuksen jaksotusta ilman, että laissa määriteltyä vähimmäiskestoa muutetaan. Koulutuksen järjestäjille voitaisiin antaa liikkumavaraa jaksottaa koulutuskokonaisuutta koulutuksen sisällön kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla mutta koulutusohjelman mukaisen koulutuksen kokonaiskeston tulisi olla vähintään 21 tuntia.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei liikennepalvelulakiin ehdotetussa 6 a §:ssä tai 26 a §:ssä määriteltyä koulutuksen kokonaiskestoa ole tarpeen muuttaa. **Liikennepalvelulain 6 a §:n perustelutekstistä aiheutuneen epäselvyyden vuoksi ministeriö ehdottaa, että valiokunta toisi esille mietinnössään, että liikennepalvelulain 6 a ja 26 a §:ien mukaisten koulutusten vähimmäiskeston on oltava 21 kokonaista tuntia, jotka voidaan jakaa koulutuksen kannalta tarkoituksenmukaisen mittaisiin oppitunteihin.**

2.2.2 Yrittäjäkoulutuksen pakollisuus (liikennepalvelulain 6 ja 6 a §)

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että yrittäjäkoulutus ja -koe palautettaisiin taksiliikenneluvan saamisen pakollisiksi edellytyksiksi.

MaaS Global toteaa lausunnossaan, että uudet koulutus- ja koevaatimukset nostavat alalle tulon kynnystä ja saattavat heikentää toimialan kilpailua. Tästä syystä MaaS Global esittää, että yrittäjäkoulutuksen ja -koetta koskevien velvoitteiden palauttamista lakiin tulisi lykätä siihen asti, että on saatavilla luotettavaa tietoa liikennepalvelulain vaikutuksista harmaaseen talouteen.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että MaaS Global on oikeassa siinä, ettei viranomaisilla ole vielä luotettavaa numerotietoa liikennepalvelulain vaikutuksista harmaaseen talouteen. Lain toimivuuden arviointiin liittyvissä selvityksissä vero- ja lupaviranomaiset toivat kuitenkin esiin, että uusien yrittäjien yrittämiseen liittyvä osaamistaso on heikentynyt, mikä näkyy myös osaamattomuudesta johtuvina laiminlyönteinä, jotka eivät ole varsinaista harmaata taloutta. **Liikenne- ja viestintäministeriö pitää jo tästä syystä yrittäjäkoulutuksen ja koevaatimuksen taustalla olevia tavoitteita kannatettavina ja uskoo, että yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen palauttamisella on paremman ammattiosaamisen tuomia positiivisia vaikutuksia alalle.**

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei tiivistä yrittäjäkoulutuksesta aiheutuva taloudellinen rasite luo merkittävää alalle tulon kynnystä. Hallituksen esityksessä on arvioitu, että yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen hinnaksi tulisi toteutustavasta riippuen 250 – 400 euroa, mutta lopullinen hinta tulee muodostumaan markkinoilla.

2.2.3 Yrittäjäkoulutuksen ja kokeen kieli (liikennepalvelulain 6 a §)

ITS Finland, Keskuskauppakamari sekä Maas Global korostavat lausunnoissaan, että taksiliikenneluvan saamisen edellytyksiin lisättävän yrittäjäkoulutus ja -koevaatimuksen yhteydessä tulee varmistaa, ettei mahdollisuus suorittaa koulutusta ja koetta ainoastaan suomeksi tai ruotsiksi muodosta tosiasiallista estettä alalle tulolle ja että vaatimukset ovat oikeasuhtaisia muihin vastaaviin ammattiryhmiin verrattuna.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **liikennepalvelulaissa ei oteta erikseen kantaa siihen, millä kielellä tieliikenteen ammattipätevyyteen liittyvät koulutukset tai kokeet on mahdollista suorittaa.** Myöskään hallituksen esityksessä ehdotetussa liikennepalvelulain 6 a §:ssä ei säädetä siitä, millä kielellä taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja -koe tulisi suorittaa. **Liikenne- ja viestintävirasto**

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	www.lvm.fi
	Eteläesplanadi 16	PL 31	029516001	etunimi.sukunimi@lvm.fi
	Helsinki	00023 Valtioneuvosto		kirjaamo@lvm.fi

on kuitenkin lähtenyt määräysluonnoksissaan siitä, että koulutus ja koe olisi mahdollista suorittaa ainoastaan suomeksi tai ruotsiksi. Tämä vastaa yleisesti tieliikenteen ammattipätevyyskokeissa noudatettua käytäntöä ja taksiliikenteen yrittäjäkokeen kielivaatimus rinnastuisi siten esimerkiksi liikennepalvelulain 5 §:ssä tarkoitettuun henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä olevaan liikenneyrittäjäkokeen kielivaatimukseen. **Liikenne- ja viestintävirasto on** kuitenkin taksiliikenteen yrittäjäkoetta koskevassa **määräysluonnoksessaan ehdottanut, että kokeessa saisi käyttää sanakirjaa.** Tällä täsmennyksellä pyritäisiin poistamaan riski siitä, että kysymyksissä käytetyn ammattitermistön väärinymmärrykset vaikuttaisivat kokeen läpäisemiseen.

Koska muut tieliikenteen koulutukset ja kokeet suoritetaan suomen tai ruotsin kielellä, kokeen järjestämistä valvovalla ja koulutusorganisaation hyväksymisestä vastaavalla Liikenne- ja viestintävirastolla tai sen käyttämällä palveluntarjoajilla ei saatujen tietojen perusteella välttämättä ole valmiuksia asianmukaisella tavalla valvoa muulla kuin suomen tai ruotsin kielellä toteutettujen koulutusohjelmien toteutumista tai yrittäjäkokeiden järjestämistä. Tämä voisi johtaa siihen, ettei yrittäjäkokeelle asetettujen vaatimusten toteuttamista pystytä valvomaan yhdenvertaisesti, mikä voi heikentää yrittäjäkokeen suorittamiselle asetettujen tavoitteiden täysimääräistä toteutumista. Perustuslakivaliokunta on pitänyt lupasääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta merkityksellisenä sitä, että lupajärjestelmä ja erityisesti luvan saannin ehdot takaavat tarpeellisen ennakollisen valvonnan ja siten muita vaihtoehtoisia tapoja tehokkaammin asiakkaan turvallisuuden ja liikenteenharjoittajan edellytykset harjoittaa taksiliikennettä asianmukaisesti. (ks. PeVL 31/2006 vp, s. 2).

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että valtaosa Suomen taksiliikenneluvan haltijoista on toiminimiyrittäjiä ja samalla ainoa luvan alla toimiva kuljettaja. Jokainen taksinkuljettaja joutuu suorittamaan taksinkuljettajan kokeen, joka on mahdollista suorittaa ainoastaan joko suomeksi tai ruotsiksi. Taksinkuljettajilta odotetaan tiettyä vähimmäiskielitasoa, jolloin yrittäjäkokeen kielivaatimus tukisi välillisesti myös kyseisen tavoitteen toteutumista.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa myös, että taksiiyryksissä, joissa luvan haltija on oikeushenkilö, vaatimus yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen suorittamisesta koskisi yrityksen puolesta toimivia liikennepalvelulain 7 §:ssä tarkoitettuja liikenteestä vastaavia henkilöitä. **Vaatimus ei muodosta alalle tulon estettä esimerkiksi ulkomaisille taksiiyryksille, mutta edellyttää, että liikennepalvelulaissa edellytetty vastuuhenkilö pystyy muiden vaatimusten täyttämisen ohella suorittamaan yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen suomen tai ruotsin kielellä.**

2.2.4 Yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen järjestäminen

Hallituksen esityksessä ehdotetun pakollisen yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen järjestämisestä ja valvonnasta vastaisi koulutusorganisaatio, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt liikennepalvelulakiin ehdotetun 35 a §:n mukaisen hyväksynnän. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi hyväksynnän saaneiden koulutusorganisaatioiden järjestämien koulutusten ja kokeiden valvonnasta uuden 193 a §:n mukaisesti.

Lähitaksi ja Taksiliitto toteavat lausunnoissaan, että yrittäjäkokeen laadun ja tasapuolisuuden varmistamiseksi yrittäjäkokeesta tulisi vastata viranomastaho. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että kokeen järjestämisestä vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että se ei pidä ehdotusta yrittäjäkokeen vastuuttamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle perusteltuna. Yrittäjäkokeiden suorittaminen koulutuksen yhteydessä ja koulutusorganisaation järjestämänä tuo joustavuutta kokeiden suorittamismahdollisuuksiin. Koulutuksen järjestäjät voivat pitää kokeet ryhmäkokeina ja

tarkoituksenmukaisimmaksi katsomallaan tavalla esimerkiksi paperikokeina tai sähköisinä kokeina. Kun koko ryhmä voi suorittaa kokeen heti koulutuksen jälkeen, **ei synny turhaa odotteluaikaa ajanvarauksista ja kokeeseen pääsemisestä. Kokeita voidaan pitää joustavasti eri paikkakunnilla kysynnän mukaan.** Kokeita järjestäviltä toimijoilta vaaditaan yrittäjäasioiden substanssiosaamista ja heillä on resurssit kokeen sisällön laatimiseen ja kokeiden pitämiseen. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan **yrittäjäkokeen hinta sen suorittajalle muodostuu tällä mallilla todennäköisesti edullisemmaksi koulutuksen järjestäjien välisen kilpailun ja ryhmäkokeiden järjestämismahdollisuuden ansiosta.**

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa myös, että **liikennepalvelulaissa säädettäisiin tarkasti edellytyksistä, jotka koulutusorganisaation tulee täyttää, jotta sille voidaan myöntää hyväksyntä koulutuksen ja kokeen järjestämistä varten.** Lisäksi esitykseen sisältyy määräysenantovaltuus, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkempia määräyksiä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen sisällöstä, toteutuksesta ja kokeen arvosteluperusteista. Edellä mainittujen säännösten tavoitteena on varmistaa, että koulutusorganisaatioiden järjestämät kokeet sisältävät samat laissa säädetyt sisältövaatimukset. Lisäksi edellä mainitulla **193 a §:n mukaisella valvonnalla sekä liikennepalvelulaissa määritellyillä hallinnollisilla seuraamuksilla varmistettaisiin, että koulutuksen järjestäjät noudattavat hyväksynnän saamisen edellytyksiä sekä Liikenne- ja viestintäviraston yrittäjäkokeen sisältöä, toteutusta ja kokeen arvosteluperusteita koskevia määräyksiä.**

2.2.5 Yrittäjäkokeessa todettu vilppi

AKT oudoksuu lausunnossaan sitä, että yrittäjäkokeeseen on mahdollista osallistua välittömästi uudelleen hylätyn suorituksen jälkeen. AKT katsoo myös, että taksinkuljettajan kokeeseen ehdotettavan vilppisääntelyn tulisi koskea myös yrittäjäkoetta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että yrittäjäkoetta koskevaa vilppisääntelyä on käsitelty hallituksen esityksessä. Jatkovalmistelun aikana kävi ilmi, ettei yrittäjäkokeessa todetusta vilpistä olisi mahdollista asettaa tehokasta määräaikaista kieltä osallistua yrittäjäkokeeseen. Yrittäjäkokeen järjestämisestä vastaisi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä yksityinen koulutusorganisaatio. Näillä yksityisillä koulutusorganisaatioilla ei ole pääsyä Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmään, johon tieto kuljettajan ajolupakokeeseen liittyvästä määräaikaista kieltopäätöksestä tallennetaan, joten kokeen järjestäjät eivät saisi tietää, jos kokeeseen ilmoittautunut on syyllistynyt vilppiin muualla. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun selvityksen perusteella yksityisille koulutusorganisaatioille tarkoitettu rekisteri, jonne vilpilliseen toimintaan syyllistyneiden henkilöiden tiedot vietäisiin, edellyttäisi kokonaan uuden järjestelmän kehittämistä. Tällainen rekisteri muodostuisi myös tietosuojan näkökulmasta ongelmalliseksi, kun useilla yksityisillä tahoilla olisi pääsy vilppiin syyllistyneiden kuljettajakokelaiden tietoihin.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että myös yrittäjäkokeessa havaitun vilpin seurauksena kokeen valvojan tulee keskeyttää koe vilppiin syyllistyneen henkilön osalta ja hylätä tämän koesuoritus. Kun karenssiajan asettaminen ei yllä mainituilla perusteluilla ole mahdollista yrittäjäkokeessa havaituissa vilppitapauksissa, karenssiaika myöskään hylätyn koesuorituksen jälkeen ei vaikuta tarkoituksenmukaiselta.

2.3 Sähköisesti kerättävät tiedot ja niiden toimittaminen viranomaiselle

2.3.1 Vero- ja lupaviranomaiselle kerättävät tiedot (liikennepalvelulaki 15 a §)

Uber esittää lausunnossaan huolensa liikennepalvelulakiin ehdotetusta 15 a §:stä, jossa sisällytettäisiin lakiin vaatimus siitä, että taksissa tulee käyttää joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka kerää taksimatkoista pykälässä määritellyt tiedot. Uber toteaa, että tiedossa ei ole, että markkinoilla käytössä olevat sovellukset olisivat kykeneväisiä tallentamaan kaikki pykälässä vaaditut tiedot. Uberin mukaan muutosehdotuksesta käytännössä seuraa, että taksiluvan haltijalle asetetaan uudelleen vaatimus taksamittarin käytöstä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennepalvelulain muutosehdotuksen mukaan henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaisi ja huolehtisi siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, jolla kerätään jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa 15 a §:n 1 momentissa määritellyt tiedot. Kaikista taksikyydeistä tulisi kerätä samat tiedot riippumatta tietojen keräämiseen käytettävästä laitteesta, matkan luonteesta tai sen maksutavasta. **Jos sovellusta käyttävällä luvanhaltijalla ei ole taksamittaria, luvanhaltijan tulisi huolehtia siitä, että käytössä oleva sovellus on sellainen, joka kerää ja tallentaa pykälässä määritellyt tiedot.** Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole yksityiskohtaista tietoa siitä, mitä tietoja eri sovellukset tällä hetkellä keräävät tai ovatko sovellusten kehittäjät kiinnostuneita kehittämään niitä tietojen keräämisen mahdollistamiseksi ilman taksamittaria. Kerättäväksi esitettyjen tietojen laajuus perustuu Verohallinnon valmistelun aikana perustelemiin verovalvonnan tietotarpeisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lisäksi, että liikennepalvelulain muutosehdotuksen mukaan **Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemman määräyksen laitteista, joilla liikennepalvelulaissa määritellyt tiedot voidaan kerätä.** Liikenne- ja viestintävirasto valmistelee määräystä yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Liikennepalvelulain muutosehdotukseen on sisällytetty **lyhyt siirtymäaika, jotta kyseinen määräys ehditään valmistella ja laitteiden ja sovellusten kehittäjät voisivat tarvittaessa tehdä laitteisiin tai sovelluksiin tietojen keräämisen edellyttämiä muutoksia.**

Lähitäksi toteaa lausunnossaan, että laissa tulisi selkeästi määritellä, miten taksamittarista tai muusta laitteesta tai järjestelmästä toimitetaan tiedot automatisoidusti veroviranomaiselle, jotta riskinä ei ole, että kerättyjä tietoja ei kyetä aidosti hyödyntämään harmaan talouden ehkäisemisessä. Semel Oy (”Semel”) puolestaan toteaa lausunnossaan, että tietojen keräämiseen tulisi eduskunnan käsittelyssä lisätä vaatimus ajoneuvolla ajettujen kokonaiskilometrien sekä kokonaiskassan, jotka ovat myös taksamittarissa mittauslaitedirektiivin vaatimuksia, keruusta jälkivalvonnan helpottamiseksi ja luotettavuuden parantamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennepalvelulakiin ehdotettuja verovalvontaan liittyviä tiedonkeruuvaihtoehtoja on valmisteltu yhteistyössä Verohallinnon kanssa ja **tiedonkeruuvaihtoehtojen tavoitteena on tukea Verohallinnon olemassa olevia verovalvonnan muotoja. Verohallinnon esittämää laajempia tietojen keräys- tai toimitusvelvoitteita ei ole pidetty perusteltuina.** Verohallinto hankkii tietoja taksikyydeistä verovalvontaa varten muun muassa sivullisen tiedonantovelvollisuutta koskevan vuosittaisen tietojen toimitusvelvollisuuden nojalla. Vuosittain välityspalvelun tarjoajilta kerättäviä tietoja taksikyydeistä käytetään verovalvonnassa taksiryttäjien ja taksinkuljettajien ilmoittamien tietojen vertailutietoina. Lisäksi Verohallinto suorittaa taksiryttäjiin kohdistuvia verotarkastuksia, joiden tehokas toteuttaminen edellyttää, että taksiryttäjät

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

keräävät ja säilyttävät tarvittavat tiedot ja että verotarkastuksessa on mahdollista tarkastella kyseisiä tietoja. Liikennepalvelulakiin ehdotetun 15 a §:n tietojenkeräysvelvoitetta täydentää muun muassa Verohallinnon päätös muistiinpanovelvollisuudesta, jossa määrätään esimerkiksi ajopäiväkirjan pitämisen velvoitteesta. Verohallinto on valmistelun aikana todennut, että **sivutoimisen taksiryrittäjyyden kannalta velvoite kerätä tiedot myös kaikista yksityisajoista esimerkiksi sovelluksen kautta voisi olla tietosuojanäkökulmasta haasteellinen**. Verohallinto ei ole valmistelun aikana olettautunut tai vaatinut, että liikennepalvelulain nojalla kerättävät tiedot olisivat täysin aukottomia. Tässä lakihankkeessa tavoitteena on ollut kerättävien tietojen osalta nykyistä selkeämpi ja ilmoitettavien tietojen osalta yhdenmukaisempi tilanne.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lisäksi, että lainvalmistelun aikana on yhteistyössä Verohallinnon kanssa pyritty selvittämään, liittyykö sivullisen tiedonantovelvoitteen tai verotarkastusten toteuttamiseen erityisiä taksisääntelyyn ja tietojen toimitusvelvollisuuteen kohdistuvia muutostarpeita. Valmistelun aikana on täsmentynyt, että **Verohallinnolla ei ole tarvetta ainakaan nopealla aikataululla edellyttää taksisääntelyyn nykyistä laajempaa oma-aloitteista tietojen toimitusvelvollisuutta veroviranomaisille**. Tällä hetkellä on olennaisempaa tukea selkeillä tietojen keräämis- ja säilyttämisen velvoitteilla sitä, että Verohallinnolla on tarvittaessa käytettävissään tehokkaan verovalvonnan edellyttämiä vertailutietoja verotussääntelyssä tarkoitetulla tavalla.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa myös, että kerättyjen tietojen hyödynnettävyyttä harmaan talouden torjunnassa on pyritty tukemaan muun muassa **määrittämällä kaikista taksikyydeistä kerättävät tiedot** liikennepalvelulakiin ehdotetussa 15 a §:ssä. Lisäksi ehdotetussa pykälässä säädettäisiin **tietojen luotettavasta säilyttämisestä ja viranomaisen mahdollisuuksista tarkastella kerättyjä tietoja**. Luvanhaltija vastaisi siitä, että kerätyt tiedot säilytetään siten, **ettei niitä ole mahdollista jälkikäteen muokata**. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tekniset määräykset tietojen keräämisessä käytettävästä muusta laitteesta tai järjestelmästä sekä niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä.

Semel toteaa lausunnossaan myös, että ”muun laitteen tai järjestelmän” käsitteeseen liittyy haaste tietojärjestelmien monimutkaisuudesta, ja että niiden osalta lainsäädäntöä tulisi tarkentaa siten, että ajoneuvossa olisi oltava kiinteästi asennettuna ”black box”, jolla voitaisiin todentaa esimerkiksi ajatut kilometrit.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **hallituksen esityksen tavoitteena on ollut mahdollistaa taksipalvelujen tarjoaminen myös ilman taksamittaria, esimerkiksi digitaalisia taksisovelluksia hyödyntäen. Ajoneuvoon kiinteästi asennettava laite ei tukisi tätä tavoitetta.**

Semelin lausunnossa esitetään lisäksi, että yhdenmukainen tietojen keruu on välttämätöntä harmaan talouden torjumiseksi ja verovuotojen tilkitsemiseksi, mutta hallituksen esityksessä ei otettu kantaa siihen, miten riittävä valvonta järjestetään käytännössä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että käytännön **verovalvonnan toteuttaminen on Verohallinnon päättävissä ja sitä toteutetaan verotussäännösten perusteella.**

2.3.2 Työsuojeluviranomaisen tiedonsaantioikeus

Lounais-Suomen aluehallintoviraston lausunnossa kiinnitetään huomiota esityksen lausuntopalautetta koskevassa luvussa olevaan kirjaukseen, joka koski hallituksen esityksen lausuntokierroksella esitettyä toivetta siitä, että taksiryitykselle asetettaisiin liikennepalvelulaissa velvollisuus luovuttaa taksamittarilla tai muulla laitteella tai järjestelmällä ajon aikana kerättävät tiedot sekä taksinkuljettajalle velvoite esittää taksiliikennelupa-asiakirja myös työsuojeluviranomaiselle. Lounais-Suomen aluehallintovirasto katsoo lausunnossaan, että lausuntopalautetta koskevan kirjauksen perusteella

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

työsuojeluviranomaisen toimivalta jää epäselväksi, koska kirjauksesta saa sellaisen kuvan, että työsuojeluviranomaisella ei ole oikeutta saada nähtäväksi työnantajalta kuljettajien ajon aikana kerättäviä ja tallennettavia tietoja myöskään työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta (44/2006) annetun lain 4 §:n mukaisesti. Lounais-Suomen aluehallintovirasto korostaa lausunnossaan myös, että työsuojeluviranomaisen tulee saada näitä tietoja työnantajalta esim. silloin kun työsuhteinen kuljettaja käyttää tietoja tallentavaa laitetta tai järjestelmää työaikalain mukaisena moottoriajoneuvon kuljettajan henkilökohtaisena ajopäiväkirjana.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallituksen esityksen lausuntopalautetta koskevassa kohdassa todetaan, että liikennepalvelulain muutosehdotusta ei Lounais-Suomen aluehallintoviraston lausunnon perusteella muutettu, koska jatkovalmistelussa arvioitiin, että tietojen luovutus- ja esittämisvelvollisuuden mahdollinen laajentaminen koskemaan kokonaan uusia viranomaisia, millä olisi todennäköisesti vaikutuksia myös näiden viranomaisten toimintavaltuuksiin, edellyttäisi huomattavasti laajempaa valmistelua kuin on ollut mahdollista tehdä jatkovalmistelun aikataulussa.

Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että harmaan talouden torjuntaa tukevat **säännösehdotukset on valmisteltu hallitusohjelman painopisteiden sekä lainsäädännön arviointityön ja arviomuistioon saadun palautteen perusteella tunnistettujen ongelmakohtien mukaisesti ensisijaisesti vero- ja lupavalvonnan tehostamisen näkökulmasta.** Liikennepalvelulain muutosehdotuksissa on kyse kerättävien tietojen sisällön, keräystavan ja tietojen säilyttämisen täsmäntämisestä, jolla on pyritty tukemaan viranomaisten olemassa olevien toimivaltuuksien tehokasta toteutumista. **Viranomaisten toimivaltuuksiin ei ole esitetty muutoksia.**

Lounais-Suomen aluehallintoviraston ministeriölle toimittamassa lausunnossa todettiin, että velvollisuus laitteella tai järjestelmällä ajon aikana tallennettujen tietojen (ehdotettu liikennepalvelulain 15 a §) esittämiseen työsuojeluviranomaiselle yritysvalvonnan yhteydessä lisäksi merkittävästi työsuojeluviranomaisen mahdollisuuksia havaita pimeää työvoimaa sekä valvoa moottoriajoneuvon kuljettajan vuorokausilevon pitämistä työaikalain mukaisesti. Etelä-Suomen aluehallintoviraston lausunnossa toisaalta todettiin, että työsuojeluviranomaisen toteuttaman harmaan talouden torjunnan osalta valvonnassa käytetään laajalti hyödyksi verohallinnon keräämää tietoa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on jo jatkovalmistelun aikana ollut asiasta yhteydessä Lounais-Suomen aluehallintovirastoon. Lounais-Suomen aluehallintovirastolta suullisesti saadun tiedon mukaan tällä hetkellä olisi säädetty varsin tiukasti siitä, mitä tietoja työsuojeluviranomaiset saavat Verohallinnolta työsuojelun tutkinnan tarkoituksiin. Lounais-Suomen aluehallintovirasto piti tärkeänä, että työsuojelun valvonnan edellytyksiä parannettaisiin ja taksirytykset veloitettaisiin esittämään kyydeistä tallennetut tiedot työsuojeluviranomaiselle. Lounais-Suomen aluehallintovirastolta saadun tiedon mukaan työsuojeluviranomaisella ei kuitenkaan olisi aiemmin ollut näin laajoja tietojensaantioikeuksia. Aluehallintoviraston toiveena vaikutti olevan, että työsuojeluviranomainen voisi itsenäisesti suorittaa kenttävalvontaa esimerkiksi taksiasemilla, jossa ajoneuvot ovat pysähtyneenä ja tuolloin esimerkiksi velvoite esittää liikennepalvelulain 151 §:n mukaisia asiakirjoja työsuojeluviranomaiselle tukisi tarkastusta.

Lounais-Suomen aluehallintovirasto katsoo valiokunnalle toimittamassaan lausunnossa, että liikennepalvelulain 151 §:ään olisi lisättävä valvontaviranomaiseksi myös työsuojeluviranomainen.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennepalvelulain 151 §:ssä ei ole määritelty valvontaviranomaisia. Liikennepalvelulain velvoitteiden valvontaa hoitaa yleisesti Liikenne- ja viestintävirasto (178 §) ja Poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos tieliikennettä valvovina viranomaisina omalla tehtäväalueellaan (180 §). Työsuojeluviranomainen on liikennepalvelulain 42 §:ssä määritelty tiettyjen liikennepalvelulakiin sisältyviä tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöön ja työaikaan liittyviä velvoitteita valvovaksi viranomaiseksi. **Liikennepalvelulaissa ei ole taksiliikenteen työaikoja koskevia**

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

säännöksiä, joita aluehallintovirasto valvoisi. Aluehallintovirastojen taksiliikenteeseen liittyvät työsuojelulliset tehtävät ja toimintavaltuudet perustuvat sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalan lainsäädäntöön. **Lausuntopalautetta koskevilla hallituksen esityksen kirjauksella ei muuteta työsuojeluviranomaisille muussa lainsäädännössä annettuja olemassa olevia tiedonsaantioikeuksia.**

Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi jatkovalmistelun aikana, että aluehallintovirastojen olemassa olevista toimivaltuuksista ei pysty käytettävissä olevin tiedoin muodostamaan täysin selkeää kuvaa. Lakihankkeelle asetetussa tiiviissä aikataulussa ei ollut mahdollista selvittää, millaisia vaikutuksia Lounais-Suomen aluehallintoviraston ehdottamilla lisäyksillä olisi ja missä määrin ehdotukset mahdollisesti laajentaisivat työsuojeluviranomaisten nykyisiä oikeuksia. Esityksen lausuntopalautetta koskevaan kohtaan on tästä syystä kirjattu, ettei lakiehdotukseen voida tehdä Lounais-Suomen aluehallintoviraston toivomia muutoksia ilman syvällisempää jatkovalmistelua. Liikenne- ja viestintäministeriö on kiinnittänyt huomiota muun muassa siihen, että Verohallinnon oikeutta tietojen luovuttamiseen työsuojeluviranomaisille on Lounais-Suomen aluehallintoviraston mukaan rajoitettu, minkä vuoksi on aihetta olettaa, että myös mahdolliset uudet tietojenluovutusvelvollisuudet tulisi määritellä ja arvioida huolellisesti. **Tarvetta aluehallintoviraston toimivaltuuksien täsmentämiseen tulisi tarkastella ensisijaisesti sosiaali- ja terveysministeriön hallinnonalan erityissääntelyn kautta, jossa aluehallintoviraston työsuojelulliset tehtävät ja toimivaltuudet on määritelty.**

2.4 Taksiliikenneluvan esittämisvelvollisuus ja sanktiot (liikennepalvelulaki 151 § ja 268 §)

Poliisihallitus toteaa lausunnossaan, että liikennepalvelulakiin ehdotetussa 151 §:n uudessa 3 momentissa säädetään kuljettajalle velvollisuus esittää 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu taksiliikennelupa tai sen jäljennös taikka selvitys valvontaviranomaiselle, mutta tätä kuljettajalle säädettyä velvollisuutta ei ole sanktioitu. Poliisihallitus huomauttaa, että liikennevalvonnassa voi tulla eteen tilanteita, joissa kuljettaja kieltäytyy esittämästä taksiliikennelupaa tai selvitystä, vaikka hänellä on tähän velvollisuus. Poliisihallituksen lausunnossa todetaan, että jos kuljettaja ei suostu esittämään taksiliikennelupaa tai selvitystä valvontaviranomaiselle, tulisi tällainen menettely arvioitavaksi rikoslain (39/1889) 16 luvun 4 §:n 1 kohdassa tarkoitettuna niskoitteluna, ellei asiassa heti ilmene, ettei kuljettajalla ole asiakirjoja mukana.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotetussa liikennepalvelulain 268 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädetään, että kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä lain 151 §:n 2 momentin 1 kohdassa säädetään moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **jos kuljettaja ei suostu esittämään lupaa tai selvitystä valvontaviranomaiselle, voisi tilanne mahdollisesti olla tulkittavissa siten, että ajoneuvossa ei ole mukana lupaa tai selvitystä ehdotetun säännöksen edellyttämällä tavalla.** Tällöin menettely olisi rangaistavaa ehdotetun 268 §:n 1 momentin 2 kohdan nojalla, jonka mukaan kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu. Kuljettajan lisäksi myös taksiliikenneluvan haltija vastaa siitä, että lupa tai selvitys on mukana ajoneuvossa. Luvanhaltijalle seuraamus voitaisiin määrätä liikennepalvelulain 242 ja 245 §:n nojalla (huomautus, varoitus tai luvan peruuttaminen kokonaan tai määrääjäksi).

Poliisihallitus toteaa toisessa lausunnossaan lisäksi, että sääntelyn kannalta olisi selkeämpää, jos liikenteen palveluista annetun lain 268 §:n 1 momentin 2 kohtaan ehdotettu lisäys toteutettaisiin 2 kohdan muuttamisen sijaan uutena 3 kohtana. Tällöin kullekin kohdalle olisi erillinen tarkoitus: 1 kohdassa säädettäisiin yhteisöluvan sekä Euroopan unionin valvonta-asiakirjojen mukana pitämisvelvollisuuden laiminlyönnistä, 2 kohdassa kuorma- ja linja-autonkuljettajan

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

ammattipätevyyden osoittavan asiakirjan mukana pitämisen velvollisuuden laiminlyönnistä ja uudessa 3 kohdassa taksiliikennelupaa, sen jäljennöstä tai 1. lakiehdotuksen 4 §:ssä säädetyn selvityksen mukana pitämisen velvollisuuden laiminlyönnistä.

Poliisihallitus esittää lausunnossaan myös, että liikenteen palveluista annetun lain 268 §:n otsikkoa tulisi muuttaa, koska pykälään ehdotettu uusi 2 momentti ei koske pykälän otsikon mukaisesti asiakirjoja vaan taksiliikenteessä esillä pidettäviä tietoja.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennepalvelulain 268 §:n otsikkoa ja 1 momenttia voidaan muuttaa Poliisihallituksen esittämällä tavalla esimerkiksi seuraavasti:

268 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja ja luvanvaraisen liikenteen tietoja koskevat rikkomukset

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

- 1) maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 4 artiklan 6 kohdassa tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 19 artiklan 1 kohdassa;
- 2) 39 §:ssä tai 151 §:n 2 momentin 1 kohdassa tai
- 3) 151 §:n 2 momentin 1 kohdassa.

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

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa (729/2018).

Muutokset suhteessa hallituksen esitykseen on merkitty yliviivauksella (poisto) keltaisella korostuksella (lisäys)

Poliisihallitus ehdottaa lausunnossaan lisäksi, että myös liikennepalvelulain 32 luvun otsikkoa tulisi muuttaa esimerkiksi muotoon *rangaistus- ja sanktiosäännökset*, koska 268 §:n mukaan voidaan määrätä liikennevirhemaksu, joka ei ole rangaistus, vaan hallinnollinen sanktio.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ei pidä ehdotettua 32 luvun otsikoinnin muuttamista tämän hallituksen esityksen yhteydessä tarpeellisenä tai järkevänä. Liikennepalvelulain VII osan lukujen sisäistä asioiden jaottelua ja otsikointia voisi olla syytä selkeyttää, mutta näiden muutosten tekeminen tulisi miettiä kokonaisuutena erikseen.

2.5 Taksiliikenneluvan sitominen tiettyyn ajoneuvoon

Cabonline toteaa lausunnossaan, että taksiliikennelupa olisi hyvä sitoa sen ajoneuvon rekisterinumeroon, jolla taksiajaja ajetaan. Cabonlinen mukaan moni kuljettaja ajaa taksiajaja yksityiskäyttöön tarkoitettua ajoneuvolla maksaen siten matalampaa vakuutusmaksua. Myös Lähtäjä esittää lausunnossaan, että valvonta olisi tietyissä tapauksissa mahdotonta, koska

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

liikenneluvan ja liikenteeseen käytettävän ajoneuvon välillä ei tarvitse olla mitään näkyvää tai dokumentoitua yhteyttä. Lähitaksin lausunnossa esitetään huoli siitä, että epärehellinen yrittäjä voisi ottaa liikenneluvasta kopioita ja myydä niitä eteenpäin, eikä tilanne paljastuisi viranomaiselle valvonnassa, koska ajoneuvon ja luvan välillä ei ole yhteyttä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taksiluvan ajoneuvokohtaisuudesta luovuttiin liikennepalvelulain voimaantulon yhteydessä. Muutoksen yhtenä tavoitteena oli helpottaa sitä, että yhdellä taksiyrityksellä voi olla käytössään useampia ajoneuvoja, joiden määrä voi vaihdella sekä mahdollistaa esimerkiksi leasing-ajoneuvojen käyttäminen taksitoiminnassa. **Ajoneuvon kytkeminen yhteen taksiliikennelupaan ja taksiyritykseen tai taksiauton omistamiseen rajoittaisi näitä mahdollisuuksia.** Liikenne- ja viestintäministeriön tietojen mukaan taksiajoneuvojen leasing- ja vuokrausratkaisuja on markkinoilla tarjolla ja niitä on myös käytetty. Liikennepalvelulain 17 §:n mukaan taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen tulee kuitenkin aina olla merkitty liikenneasioiden rekisteriin luvanvaraiseen käyttöön.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa myös, että ehdotetun **taksiliikenneluvan mukanapitämisvelvoitteen tarkoituksena on ollut nopeuttaa kenttävalvonnassa sen selvittämistä, minkä liikenneluvan alla kyseinen taksikyyti operoidaan.** Valmistelun aikana on tullut ilmi, että kuljettajat eivät ole aina valvontatilanteissa osanneet sanoa, kuka taksiliikenneluvan haltija on, eikä tietoa ole ollut myöskään matkustajan nähtävillä. Taksiliikennelupatietojen oikeellisuus voidaan tarkistaa kenttävalvontatilanteissa Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmistä. Myös ajoneuvojen luvanvaraiseksi rekisteröintiä valvotaan viranomaisten suorittamassa taksiliikenteen kenttävalvonnassa. **Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaa valvontatilanteissa ajoneuvotietojärjestelmästä, onko tarkastettava ajoneuvo merkitty luvanvaraiseen käyttöön.** Kenttävalvontatilanteissa valvotaan myös useita muita taksiliikenneluvan haltijaan kohdistuvia velvoitteita, joista on säädetty muun muassa liikennepalvelulain 151 §:ssä. Jos epärehellinen yrittäjä myisi liikenneluvan kopioita eteenpäin Lähitaksin lausunnossa esitetyllä tavalla, yrittäjä ottaisi riskin siitä, että hänelle määrätään sanktioita kenttävalvonnassa havaituista puutteista, mikä voi pahimmillaan johtaa taksiliikenneluvan peruuttamiseen.

2.6 Vaikutusten arviointi

Valtiovarainministeriö toteaa lausunnossaan, että esitykseen ei ole kootusti kirjattu, millaisia valtiontaloudellisia vaikutuksia tai vaikutuksia julkiseen talouteen esityksellä on.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **julkistaloudellisten vaikutusten arviointi on haastavaa, sillä harmaan talouden torjuntaan tähtäävien toimenpiteiden vaikutusta ei ole ollut mahdollista arvioida.** Kuten valtiovarainministeriö toteaa lausunnossaan, **esitys lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää** pysyvästi noin yhdellä henkilötyövuodella vuosittain ja lisäksi noin 2–3 henkilötyövuodella vuosina 2021 ja 2022.

ITS Finland toteaa lausunnossaan, että esityksen perusteluista jää jossain määrin epäselväksi, mitä kustannuksia esitetyn liikennepalvelulain 15 a §:n mukainen vaatimus aiheuttaa toimijoille ja miten vaatimus suhtautuu tavoitteeseen digitaalisten järjestelmien edistämisestä vaihtoehtona taksamittarille.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **velvoite käyttää taksissa joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka tallentaa tiedot taksimatkasta, aiheuttaa kustannuksia sellaisille yrityksille, joilla ei vielä ole taksamittaria tai muuta vaatimukset täyttävää laitetta tai järjestelmää.** Näitä vaikutuksia on kuvattu hallituksen esityksen sivulla 40.

Laitevelvoitteesta aiheutuvat kustannukset riippuvat toisaalta siitä, kuinka yritys hinnoittelee taksipalvelunsa ja toisaalta siitä, millaisen laitteen tai järjestelmän yritys päätyy hankkimaan. Koska toimialalla on yleisesti käytössä matkaan ja aikaan perustuva hinnoittelu, voidaan valtaosan toimijoista päätyvän taksamittarin hankintaan. Alalla tyypillisesti käytössä olevien, mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävien **taksamittareiden hankinta- ja asennushinta lisälaitteineen on yhteensä noin 2 000 euroa. Laitteiden leasinghinnat lähtevät valmistajasta riippuen noin 60–100 eurosta kuukaudessa.** Useat välitysyhtiöt kuitenkin edellyttävät, että niiden välittämässä kyydeissä käytetään juuri tietynlaista laitteistoa, mistä johtuen taksamittarin hankinnasta aiheutuvat kustannukset voivat tosiasiaassa nousta tätä suuremmaksi.

Kyydinvälitysalustoihin liittyminen ei välttämättä maksa mitään, mutta alustat perivät tyypillisesti provisiota välittämistään kyydeistä. Provisiomaksut voivat olla jopa viidenneksen matkan hinnasta. Muunlaisten verovalvonnassa tarvittavia tietoja keräävien laitteiden ja järjestelmien hintatasoa ei ole pystytty arvioimaan. **Muille laitteille ja järjestelmille asetettavat vaatimukset saattavat myös edellyttää muutoksia jo käytössä oleviin laitteisiin ja järjestelmiin, mistä voi puolestaan aiheutua tuotekehityskustannuksia laitevalmistajille ja järjestelmäkehittäjille.** Näiden kustannusten suuruutta ei ole ollut mahdollista hallituksen esityksen laatimisen yhteydessä arvioida.

3 Taksipalvelujen hinnoittelu

3.1 Esitetyn liikennepalvelulain 152 §:n soveltamisala

Taksiliitto on täydentävässä lausunnossaan huomauttanut, että liikennepalvelulain 152 §:ää kannattaisi täsmentää siten, etteivät sen määräykset koskisi taksiliikenteen palveluita, joiden järjestäminen perustuu sellaiseen hankintasopimukseen, jossa sopimusosapuolena ei ole kuluttaja. Myös Kilpailu- ja kuluttajavirasto huomauttaa lausunnossaan, ettei lakiesityksestä käy ilmi, koskisiko taksamittarivelvoite myös julkisesti tuettuja kyytejä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallituksen esityksen **tarkoituksena on, että ehdotetun liikennepalvelulain 152 §:n hinnoitteluun, hinnan määrittämiseen ja hinnan ilmoittamiseen liittyvät velvoitteet koskisivat kuluttajille tarjottuja kyytejä, mutta niitä sovellettaisiin myös muiden asiakkaiden hankkimiin kuljetuksiin, jos hinnasta, hinnan määrittämisestä tai hinnan ilmoittamisesta ei ole sovittu muuta.** Esimerkiksi hankintayksikkö tai yritys saisivat jatkossakin sopia vapaasti taksirytysten kanssa esimerkiksi taksipalvelujen hinnoista, hinnan määrittäytavoista ja taksamittarin käytöstä niiden hankkimissa tai korvaamissa taksipalveluissa. Vastaavanlainen soveltamisalarajaus oli aikanaan käytössä myös kumotun taksiliikennelain (217/2007) 16 §:ssä¹.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Taksiliiton täsmennysesitystä aiheellisena ja katsoo, että **pykälän soveltamisalaa voisi olla hyvä täsmentää pykälätekstissä tai vähintään valiokunnan mietinnön perusteluissa.** Pykälää olisi mahdollista täsmentää esimerkiksi seuraavalla tavalla:

¹ Ks. myös HE 36/2006 vp, s. 29: ”Pykälässä säädettäisiin taksiliikenteen kuluttajahintojen määräytymisestä. Taksiliikenteen hinnoista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Koko maassa sovellettaisiin asetuksessa säädettyjä hintoja. Hintojen sääntely koskisi kuitenkin vain kuluttajahintoja. Kuluttajana pidettäisiin luonnollista henkilöä, joka hankkii taksipalveluja pääasiassa muuhun tarkoitukseen kuin harjoittamaansa elinkeinotoimintaa varten. Siten määrähintoja sovellettaisiin siihen henkilöpiiriin, johon sovelletaan kuluttajansuojalakia (38/1978). Tärkeimpiä asiakasryhmiä, joihin määrähintoja ei sovellettaisi, olisivat kunnat ja elinkeinoelämä. Kuitenkin säädettyä taksaa sovellettaisiin myös kuntia ja elinkeinoelämää edustaviin asiakkaisiin, jos sopimusta muusta hinnoittelusta ei olisi tehty. Tämä on välttämätöntä käytännön toiminnan kannalta, koska taksinkuljettaja ei voi aina erottaa kuluttajia muista asiakkaista”.

152 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

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

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

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

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

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

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

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

Muutokset suhteessa hallituksen esitykseen merkitty yliviivauksella (poistoteksti) ja keltaisella korostuksella (muutosteksti).

Yllä esitettyssä pykäläluonnoksessa kuluttajalla tarkoitettaisiin kuluttajaa samassa merkityksessä kuin se on määritelty kuluttajansuojalain (38/1978) 1 luvun 4 §:ssä: "Kuluttajana pidetään - - luonnollista henkilöä, joka hankkii kulutushyödykkeen pääasiassa muuhun tarkoitukseen kuin harjoittamaansa elinkeinotoimintaa varten". Pykälässä tarkoitettuja muita asiakkaita olisivat pääasiassa Kela, kunnat ja elinkeinoelämä, jotka voivat tehdä sopimuksia taksiryitysten tai taksivälityskeskusten kanssa maksamistaan tai korvaamistaan taksimatkoista.

Tarkoituksena on, että esitettyä 152 §:n 1–4 momentin mukaista hinnan ilmoittamista, hinnoittelua tai hinnan määrittämistä koskevaa sääntelyä ei sovellettaisi, jos hankintayksikkö tai toinen yritys on etukäteen sopinut taksiryityksen tai välityskeskuksen kanssa kyytien hinnoista tai hinnan määrittämistavoista. Tämä voisi koskea esimerkiksi tilannetta, jossa asiakas tilaa sairausvakuutuksesta korvattavan kyydin välityskeskuksesta, jonka kanssa Kela on tehnyt suorakorvausmenettelyn sisältävän hankintasopimuksen. Tällöin matkustaja maksaa taksissa vain omavastuuosuuden ja taksiryityksen kyydistä saama korvaus ja sen määrittämistapa perustuu välityskeskuksen ja taksiryityksen väliseen sopimukseen. Säännöksiä ei ole tarkoitettu sovellettavaksi myöskään tilanteissa, jossa Kela tekee suoraan taksiryitysten kanssa sopimuksia sairausvakuutuksesta korvattavien taksimatkojen ajamisesta ja niiden hinnoitteluperiaatteista. Säännöksiä ei ole tarkoitettu sovellettavaksi silloinkaan, kun taksiryitys on sopinut toisen yrityksen kanssa esimerkiksi kyseisen yrityksen työntekijöiden kuljettamisesta ja taksiryityksen kuljetuksesta saama korvaus on määritetty yritysten välisellä sopimuksella. Sen sijaan säännökset on tarkoitettu sovellettavaksi tilanteissa, joissa matkustaja maksaa kyydin ensin itse, mutta joissa esimerkiksi kunta tai työnantaja korvaa myöhemmin kyydistä aiheutuneet kustannukset, jos kunta tai yritys eivät ole etukäteen sopineet taksiryityksen tai välityskeskuksen kanssa kyydin hinnasta tai hinnan määrittämisestä.

Selvyyden vuoksi liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotetun liikennepalvelulain 152 §:n 5 momenttiin sisältyvä **Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus asettaa erityisryhmille tarjotuille lisäpalveluille enimmäishinnat koskisi vain kuluttajille tarjottuja kyytejä**. Liikenne- ja viestintävirastolla ei siten olisi valtuutta rajoittaa lisäpalvelujen hinnoittelua esimerkiksi kuntien tai Kelan hankkimissa kyydeissä. Julkisen sektorin hankkimissa kyydeissä hinnat määräytyvät tyypillisesti tarjouskilpailun perusteella. Lisäksi sairausvakuutuksesta korvattavien taksimatkojen enimmäishinnoista on säädetty sairausvakuutuslain (1224/2004) 4 luvun 7 a §:n nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella (275/2018).

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lisäksi, että ehdotetun liikennepalvelulain 6 momenttiin (edellä olevassa pykäläehdotuksessa 7 momentti) sisältyvä Liikenne- ja viestintäviraston velvoite seurata taksipalvelujen hintakehitystä on tarkoitettu koskemaan kaikenlaisia taksimatkoja, ei pelkästään kuluttajille tarjottavia taksipalveluja. **Henkilöliikennettä tarjoavilla luvanhaltijoilla olisi kuitenkin velvollisuus toimittaa toteutuneita hintoja koskevia tietoja vain kuluttajille tarjotuista**

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

kyhydeistä, koska tietoja toteutuneista hinnoista tarvitaan 4 ja 5 momentin mukaisiin seurantatehtäviin, joissa on kyse kuluttajille tarjotuista kyyhydeistä.

3.2 Hintatietojen ilmoittaminen (liikennepalvelulaki 152 §)

Lausunnonantajista Cabonline on huomauttanut, että hinnan ilmoittamisessa käytettävät hintatarrat saattavat estää asiakasta näkemästä ulos ja voivat vaikuttaa myös kuljettajan näkymään.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotetun liikennepalvelulain 152 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset hinnan ilmoittamisesta ja että **viraston tulisi huomioida määräyksiä antaessaan myös asiakkaan ja kuljettajan näkymään vaikuttavat seikat**. Määräysluonnos on ollut lausuntokierroksella loka-marraskuussa.

Suomen Palvelutaksit ry:n (”Suomen Palvelutaksit”) lausunnossa pohditaan, tulisiko esimerkkimatkan hinta laskea ilman mahdollisia lisämaksuja.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **esimerkkimatkan hinta on tarkoitettu laskettavaksi ilman esimerkiksi avustamisesta perittäviä lisämaksuja**. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta.

3.3 Velvoite käyttää taksamittaria hinnan määrittämisessä (liikennepalvelulain 152 §)

Kilpailu- ja kuluttajavirasto huomauttaa lausunnossaan, että esitettyyn liikennepalvelulain 152 §:n 2 momenttiin sisältyvä velvoite käyttää taksamittaria aina, kun taksikyydille ei ole etukäteen sovittu kiinteää hintaa, saattaa estää sellaiset liiketoimintamallit, joissa taksikyydyistä annetaan tilaushetkellä sovelluksen kautta tai puhelimitse hinta-arvio tai hinnan vaihteluväli, ja lopullinen hinta täsmentyy kyydin saavuttua perille tai kyydin muuten päättyessä matkan todellisen keston ja pituuden mukaan. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo, että velvoite voi vähentää taksimarkkinoilla käytävää kilpailua ja haitata dynaamisen hinnoittelun hyödyntämistä. Myös työ- ja elinkeinoministeriö, ITS Finland, MaaS Global ja Keskuskauppakamari kiinnittivät huomiota erilaisten liiketoimintamallien mahdollistamiseen ja sääntelyn teknologianeutraalisuuteen.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että syyt esitetyle taksamittarin käyttövelvoitteelle kytkeytyvät yhtäältä kuluttajansuojaan ja toisaalta EU:n mittauslaitedirektiivistä kumpuaviin vaatimuksiin. Velvoitteella käyttää taksamittaria pyritään varmistamaan, että hinnoittelun perusteena käytetty tieto matkan kestosta ja pituudesta perustuu luotettavaan mittaukseen. Tämä on tärkeää asiakkaan kuluttajansuojan kannalta. EU:n mittauslaitedirektiivin mukaan **jäsenvaltio ei voi sallia taksamittareille rinnakkaisten mittauslaitteiden käyttöä silloin, kun se edellyttää direktiivin mukaisten taksamittareiden käyttöä, eikä voi antaa tällaisille laitteille kansallista lisäsääntelyä**. Jos kuluttajalle annetaan taksimatka etukäteen hinta-arvio, mutta lopullinen hinta määräytyy mitatun matkan pituuden ja keston perusteella, **on kyse taksimatkan keston ja pituuden mittaamisesta**, jota esitetään taksamittarin mittaustehtäväksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että **jos matkasta sovitaan etukäteen kiinteä hinta, ei taksamittaria jatkossakaan tarvitsisi käyttää**. Siten esimerkiksi ne palveluntarjoajat, jotka nykyisin tarjoavat arviohintaa ennen matkan alkua, voisivat välttyä taksamittarin käyttövelvoitteelta muuttamalla arviohinnan sitovaksi hintatarjoukseksi. Kiinteän hinnan määrittelyssä yrityksillä olisi siten edelleen mahdollisuus hyödyntää dynaamista hinnoittelua ja digitaalisia sovelluksia tilauskanavina.

ITS Finland, Uber ja MaaS Global toteavat lausunnoissaan, että taksamittareiden käyttövelvoitteen suhteen olisi voitu harkita Virossa käytössä olevaa ratkaisua, jossa taksamittari on pakollinen sellaisissa taksiasemilta otettavissa kyyhydeissä, joissa hinnan määrittäminen ei ole tapahtunut

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

digitaalisen sovelluksen kautta. ITS Finland korostaa lisäksi toisessa lausunnossaan, että teknologiariippumattomuuden ja uusien mobiilipalvelujen mahdollistamisen ohella on samalla varmistettava, että säilytetään liikkumispalvelujen luotettavuus kuluttajan, työntekijän, työnantajan eikä yhteiskunnan näkökulmasta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Viron mallia harkittiin valmistelun yhteydessä. 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 mittaustietojen direktiivissä tarkoitetuiksi taksamittareiksi, jolloin niiden tulisi täyttää direktiivin vaatimukset.** Taksamittareilla ja muilla laiteilla ja järjestelmillä on selkeämmin eri käyttötarkoitus, kun taksamittareiden tehtävä kytketään muuttuvahintaisten kyytien hinnan määrittämiseen.

Lausunnonantajista Uber huomautti, että velvoite käyttää taksamittaria muuttuvahintaisissa kyydeissä voi olla ongelmallinen tilanteissa, jossa kyydistä on sovittu etukäteen kiinteä hinta, mutta asiakas haluaa esimerkiksi muuttaa määränpäästä kesken matkan. Taksissa ei välttämättä ole taksamittaria, joten uuden hinnan määrittäminen voi olla taksirityksen näkökulmasta ongelmallista.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että jos kyydin määränpää muuttuu matkan aikana tai jos matkan aikana tehdään esimerkiksi ylimääräisiä pysähdyksiä matkustajan toiveesta, olisi lakiehdotuksen mukaan täysin sallittua muuttaa hintaa alkuperäisestä, sillä alkuperäinen kiinteä hinta oli sovittu erilaisesta kyydistä. Se, tarvitsisiko tällaisessa tilanteessa käyttää taksamittaria, riippuisi siitä, miten hinta määritetään muuttuneessa tilanteessa. Kuljettaja ja asiakas voisivat sopia muuttuneelle kyydille uuden kiinteän hinnan, jolloin kyse ei olisi muuttuvahintaisesta kyydistä, eikä hinnan määrittämiseen tarvitsisi käyttää taksamittaria. **Jos kuitenkin kyydin hinta perustuisi reittimuutoksen jälkeen kyydin aikana mitattuun matkaan ja aikaan, olisi hinnan määrittämiseen käytettävä taksamittaria.** Uber on lausunnossaan todennut, että tämä voisi olla käytännössä hankalaa. Liikenne- ja viestintäministeriö ymmärtää, että esitykseen liittyy käytännön haasteita, mutta katsoo, ettei matkaan ja aikaan perustuvan hinnoittelun salliminen ilman taksamittaria tällaisissa tilanteissa olisi mahdollista, sillä siitä aiheutuisi edellä kuvatun mukaisia EU-oikeudellisia ongelmia. Matkaan ja aikaan perustuvan hinnan määrittämisen salliminen ilman taksamittaria edellyttäisi koko sääntelyratkaisun muuttamista.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto toteaa, että heidän käsityksensä mukaan jotkut välitysyhtiöt ovat kieltäneet taksirityttäjiä asentamasta kilpailevien välitysyhtiöiden laitteita takseihinsa. Käytännössä kiello asentaa muiden välitysyhtiöiden laitteita voi sitoa taksirityttäjä yhden välitysyhtiön palvelukseen, ja siten rajoittaa taksirityttäjien toimintamahdollisuuksia sekä välityspalvelua tarjoavien toimijoiden kilpailua. Vastaavia huomioita esitettiin myös Suomen Palvelutaksien lausunnossa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kyseinen joillain välitysyhtiöillä käytössä oleva menettely ja siitä mahdollisesti aiheutuvat ongelmat ovat olleet lainsäädäntöä valmisteltaessa tiedossa, mutta ainakaan tässä vaiheessa sen ei ole nähty aiheuttavan lainsäädäntömuutostarpeita. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että välitysyhtiöillä voi olla joissain tapauksissa esimerkiksi teknisiä syitä edellyttää tietyn laitteiston käyttämistä, eikä tällaista toimintaa ole siten tarkoituksenmukaista kategorisesti kieltää. Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan Kilpailu- ja kuluttajavirastolla on mahdollisuus tietyissä tilanteissa puuttua tällaiseen toimintaan, jos se katsoo, että menettelyn tarkoituksena on vähentää kilpailua tai siitä seuraa merkittävää markkinoiden vääristymistä.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Cabonline toteaa lausunnossaan, että lainsäädännössä tulisi määrittää täsmällisesti, tarkoitetaanko taksamittarilla EU:n mittauslaitedirektiivin mukaista taksamittaria. Myös Lähtäjä on lausunnossaan esittänyt, että taksamittari tulisi määritellä yksiselitteisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esitetyn liikennepalvelulain 152 §:n 2 momentin mukaan hinnan määrittämisessä olisi käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Mittauslaitelain vaatimukset täyttävällä taksamittarilla tarkoitetaan käytännössä mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävää mittauslaitetta ja tämä on todettu hallituksen esityksen säännöskohtaisissa perusteluissa.

3.4 Hintaraja, jonka jälkeen hinnasta on erikseen sovittava (liikennepalvelulaki 152 §)

Työ- ja elinkeinoministeriö ja Kilpailu- ja kuluttajavirasto ovat lausunnoissaan todenneet, etteivät kannata hinnan nimenomaisen sopimisen kytkeä esimerkiksi hintaan (ehdotetun liikennepalvelulain 152 §:n 4 momentti), koska ehdotettu säännös voi tehdä sopimushinnan hahmottamisen kuluttajille vaikeammaksi kuin nykyinen säännös, jonka perusteella Liikenne- ja viestintävirasto on asettanut nimenomaisen sopimisen rajaksi 100 euroa. Myös Suomen Palvelutaksit arvioi, että kuluttajilla voi olla vaikeuksia hahmottaa tähän liittyvää sääntelyä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että lausunnonantajien esittämä huoli on relevantti ja että asiaa on pohdittu lakiesityksen valmistelun yhteydessä. Kuluttajien voi olla etenkin aluksi vaikea hahmottaa, että hinnasta olisi sovittava tietyn esimerkkimatkan hintatason ylittyessä, eikä tietyn matkan kokonaishinnan tason ylittyessä, kuten nykyisin. Liikenne- ja viestintävirasto kuitenkin edelleen määrittäisi euromääräisen rajan, johon kuluttaja voisi yrityksen ilmoittamaa esimerkkimatkan hintaa verrata, joten sääntelyn hahmottamisen ei pitäisi olla merkittävästi vaikeampaa kuin nykyisen säännöksen. On kuitenkin todettava, että liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan nykyinen hintaraja, jonka jälkeen hinnasta on sovittava, on varsin harvalla kuluttajalla tiedossa. **Nykyisessä kokonaishintaan kytkeytyvässä sopimisvelvoitteessa on katsottu lisäksi olevan se ongelma, että sopimisen hintaraja on pidettävä väistämättä suhteellisen korkeana, ja sopimisvelvoitteen ulkopuolelle jää tällöin lyhyitä, mutta poikkeuksellisen kalliita matkoja.** Liikenne- ja viestintäministeriön tiedossa on muutamia tapauksia, jossa asiakkaalta on peritty muutaman kilometrin matkalta reilusti yli 50 euroa, mikä ylittää merkittävästi normaalin hintatason. Tällaisiin selkeisiin huijaustapauksiin nykyinen säännös ei pure.

Esitetyn kaltaisesta esimerkkimatkan hintaan sidotusta sopimisvelvoitteesta on kokemuksia Ruotsista. Siellä säännös vaikuttaa johtaneen siihen, että hintarajan ylittävät hinnat ovat käytännössä kadonneet². Säännöksellä saattaa siten olla toivottuja vaikutuksia, vaikka se ei olisikaan tarkasti kuluttajien tiedossa. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedossa ei ole, miten hyvin kuluttajat ovat Ruotsissa ymmärtäneet kyseisen sääntelyn.

3.5 Enimmäishintasääntely (liikennepalvelulain 152 §)

Hallituksen esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle annettu enimmäishintojen asettamisvaltuus koskisi jatkossa vain erityisryhmille suunnattuja lisäpalveluja.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo lausunnossaan, että enimmäishinnan asettamisen mahdollisuus olisi hyvä säilyttää kaikkien taksipalvelujen osalta.

² Ks. Transportstyrelsen (2017): Prissättning/-information vid taxiresor.

[<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/prissattning-prisinfo-taxiresor--2017.pdf>].

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että nykyistä liikennepalvelulain 152 §:n 5 momenttia on arvioitu lainvalmistelun yhteydessä ja sitä on pidetty ongelmallisena, sillä säännös jättää 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 15 §:ssä turvattuun omaisuuden suojaan. **Erityisesti perusoikeuksiin puututtaessa on ongelmallista, että perusoikeuksia rajoittavan tarkemman sääntelyn antamista on vaikea ennakoida ja että lainsäädäntö jättää Liikenne- ja viestintävirastolle varsin laajan harkintavallan sen suhteen, määrätäänkö enimmäishinnoista vai ei.**

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, että Liikenne- ja viestintäviraston mahdollinen enimmäishintasääntely ei kohdistuisi sellaisiin taksipalveluihin, joissa hintasääntelylle olisi tarvetta esimerkiksi vähäisen kilpailun tai asiakkaiden heikon neuvotteluaseman vuoksi. Heikosti kohdennetusta enimmäishintasääntelystä voi puolestaan seurata, että joistain palveluista peritään edelleen kohtuuttoman suuria hintoja ja joissain toisissa palveluissa enimmäishinnat rajoittavat tarpeettomasti palvelujen tarjontaa. Tästä syystä on katsottu, että mahdollisuus enimmäishintasääntelyyn kannattaa rajata sellaisiin palveluihin, jossa sille voidaan katsoa olevan aito tarve. Valmistelun yhteydessä on arvioitu, että erityisryhmille suunnattujen lisäpalvelujen tarjonta on sellainen markkinasegmentti, jossa on suhteellisen vähän kilpailua ja jossa kuluttaja on erityisen heikossa neuvotteluasemassa. Tästä syystä näissä palveluissa kuluttajansuojaa on katsottu tarpeelliseksi tehostaa mahdollisuudella asettaa palveluille enimmäishinnat.

Invalidiliitto on lausunnossaan katsonut, että esitettyyn liikennepalvelulain 152 §:n 5 momenttiin sisältyvä mahdollisuus asettaa enimmäishinnat erityisryhmille suunnatuille palveluille on perusteltu, mutta on myös todennut, että tulisi tarkemmin määritellä, millaisia avustamispalveluja säännös koskee. Invalidiliitto myös katsoo, että enimmäishintasääntelyn käyttöönotto on välttämätöntä. Lisäksi Invalidiliitto on todennut, ettei lisäpalveluja varten hankittuja varusteita tulisi huomioida enimmäishintoja määritettäessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, ettei se pidä avustamispalvelujen tarkempaa määrittelyä tarkoituksenmukaisena. Hallituksen esityksen säännöskohtaisissa perusteluissa on kuvattu esimerkinomaisesti avustamispalveluja, mutta listaa ei ole tarkoitettu tyhjentäväksi. Ilman erillistä arviointia erilaisten avustamispalvelujen määrittely ja luokittelu on haastavaa ja siihen sisältyy riski, ettei määrittelyssä onnistuta ottamaan huomioon kaikkia relevantteja avustamispalveluja. Tästä syystä on tarkoituksenmukaista, että Liikenne- ja viestintävirasto seuraa avustamispalvelujen tarjontaa ja hinnoittelua ja puuttuu tarvittaessa niissä havaittuihin ylilyönteihin. Enimmäishintojen asettaminen ilman erillistä avustamispalvelujen määrittelyä, luokittelua ja hinnoittelun seurantaa ei myöskään ole mahdollista ja siksi hallituksen esityksessä esitetäänkin, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi hintasääntelyn tarpeen arvioinnista. Enimmäishinnat otettaisiin käyttöön, jos se katsottaisiin markkinoilla tarjottujen palvelujen hintojen perusteella tarpeelliseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo myös, että **enimmäishintoja määritettäessä tulee ottaa huomioon kaikki relevantit palvelujen tarjoamisesta aiheutuvat kustannukset**. Perustuslain 15 §:ssä taattu omaisuudensuoja tarkoittaa muun ohella sitä, että omistajalla on lähtökohtaisesti valta hallita, käyttää ja hyödyntää omaisuuttaan haluamallaan tavalla sekä määrätä siitä (Ks. esim. PeVL 41/2006 vp, s. 2/II). Enimmäishintasääntely merkitsee mahdollisuutta rajoittaa omistajan oikeutta määrätä omaisuutensa käytöstä perittävän vastikkeen suuruudesta. Taksiliikenteen palvelujen enimmäishintojen osalta perustuslakivaliokunta on katsonut, että elinkeinonharjoittajan näkökulmasta olennaista on, että kuluttajahintojen tulee olla kustannussuuntautuneita siten, että niihin sisältyy kohtuullinen voitto (PeVL 46/2016 vp, s. 4–5). **Jos erityisryhmille suunnattujen palvelujen**

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

enimmäishintoja määritettäessä ei huomioitaisi siinä tarvittavien varusteiden aiheuttamia kustannuksia ja investoinnin tuottovaatimusta, muodostuisi sääntely omaisuuden suojan näkökulmasta ongelmalliseksi. On myös syytä huomata, että lisäpalvelujen hintojen voimakkaampi rajoittaminen johtaisi todennäköisesti siihen, että lisäpalveluihin tarjottavaan erityiskalustoon investoitaisiin nykyistä vähemmän ja se vaikuttaisi erityisryhmille suunnattujen palvelujen tarjontaan. Erityisryhmät ovat pitäneet jo nykyistä palvelujen saatavuustilannetta heikkona.

Suomen Palvelutaksit on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota tehokkaan toimijan määritelmään. Hallituksen esityksen mukaan erityispalveluille suunnatuille palveluille voitaisiin asettaa kustannussuuntautuneet enimmäishinnat ja kustannuksia arvioitaisiin sen mukaan, mitä palvelun tuottaminen maksaisi tehokkaalle toimijalle. Suomen Palvelutaksit huomauttaa lausunnossaan, että kaupungeissa ja harvaan asutuilla alueilla on erilaiset mahdollisuudet saada investoinneille tuottoa ja toimia tehokkaasti.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei näe tätä enimmäishintojen määrittämisen osalta merkittävänä ongelmana. Erityisryhmille suunnattujen palvelujen, kuten porrasvetojen ja saattamispalvelujen tuottaminen ei juurikaan eroa kaupungeissa ja harvaan asutuilla alueilla ja tarvikkeiden kustannukset eivät juurikaan riipu siitä, missä päin Suomea yritys sijaitsee. Investointien kannattavuus voi vaihdella eri alueilla, eikä enimmäishintasääntelyllä ole tarkoitus yhtenäistää tuottoja. Investointien mielekkyys jäisi yritysten arvioitavaksi. Liikenne- ja viestintäministeriö tunnistaa Suomen Palvelutaksien esiin nostaman huolen siitä, että hintasääntely voi vaikuttaa erityisryhmille suunnattujen palvelujen tarjontaan ja tämä riski on tuotu esiin myös hallituksen esityksessä. Riskin voidaan kuitenkin arvioida olevan vähäinen, kun enimmäishinnat asetettaisiin vain siinä tilanteessa, että niiden arvioidaan nousseen kohtuuttomasti.

3.6 Hintavertailutietojen julkaiseminen

Kilpailu- ja kuluttajaviraston näkemyksen mukaan kilpailun tuottamien hyötyjen tehostamiseksi taksirytysten välistä hintavertailua voitaisiin lisätä vielä ehdotettua enemmän, esimerkiksi hintavertailutietoja julkaisemalla.

Liikenne- ja viestintäministeriö suhtautuu ehdotukseen varauksellisesti. Hintavertailujen julkaisu voisi lisätä yritysten välistä kilpailua, mutta on todennäköistä, ettei viranomaisen julkaisemilla hintavertailuilla saavutettaisi laajaa yleisöä. Viranomaisten julkaisemat hintavertailut perustuisivat todennäköisesti jonkinlaiseen esimerkkitietoon tai hintakoriin, joka kuvastaisi taksirytysten hintaeroja vain tietyillä matkatyypeillä. Lisäksi markkinoilla on jo tällä hetkellä olemassa palveluja, joiden avulla taksirytysten hintojen vertailu on mahdollista asiakkaan itse määrittelemällä matkalla.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei kuitenkaan täysin poissulje ajatusta hintavertailujen julkaisemisesta vaan katsoo, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi tällaista toimintaa tehdä muun hintaseurannan yhteydessä, jos arvioi sen tarkoituksenmukaiseksi. Hintavertailujen julkaisemiselle ei ole lainsäädännöllisiä esteitä, ellei hintavertailutiedolla tarkoiteta sellaista tietoa, joka sisältää esimerkiksi liikesalaisuuksia.

3.7 Välityskeskusten maksullisten palvelunumeroiden läpinäkyvyys ja huomioiminen hintavertailussa

Kilpailu- ja kuluttajavirasto huomauttaa lausunnossaan, että kyydin tilaaminen välityskeskusten maksullisesta palvelunumerosta voi vaikuttaa merkittävästi palvelun kokonaishintaan ja että puheluhintojen ilmoittaminen on nykytilanteessa puutteellista. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo, että puheluhintojen ilmoittamista, läpinäkyvyyttä ja huomioimista hintavertailussa tulisi parantaa.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	www.lvm.fi
	Eteläesplanadi 16	PL 31	029516001	etunimi.sukunimi@lvm.fi
	Helsinki	00023 Valtioneuvosto		kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, ettei Kilpailu- ja kuluttajaviraston lausunnosta käy tarkalla tasolla ilmi, millaisia ongelmia puheluhintojen ilmoittamiseen liittyy tai kuinka laaja mahdollinen ongelma on, eikä asiaan liittyviä ongelmia ole muutoinkaan havaittu valmistelun yhteydessä. Hintojen ilmoittamisen sääntelyn tarpeen on katsottu koskevan erityisesti kadulta tai taksiasemalta otettavia kyytejä, joissa puheluhinnoilla ei ole merkitystä. Välityskeskukset ilmoittavat puheluhintansa tyypillisesti esimerkiksi internet-sivuillaan ja taksitilausta harkitsevan kuluttajan on mahdollista tarkastella palvelun hintoja ennen tilausta. Puheluhintojen ilmoittamisen sääntelylle ei ole varsinaisia esteitä, mutta käytännössä erilliselle sääntelylle ei ole katsottu olevan selkeää tarvetta.

4 Taksipalvelujen saatavuus

4.1 Taksipalvelujen saatavuuden varmistaminen haja-asutusalueilla

Kuntaliitto ja Lähitaksi huomauttavat lausunnoissaan, ettei lakiesitys onnistu tarjoamaan ratkaisuja taksipalveluiden saatavuuden parantamiseen, vaikka se on ollut lakihankkeen yksi keskeinen tavoite. Kuntaliitto esittää, että valtion tulisi osoittaa rahoitusta taksien päivystystoimintaan alueilla, joilla sille on tarve, mutta toiminta ei ole yrityksille taloudellisesti kannattavaa. Myös Vammaisten henkilöiden neuvottelukunta VANE korostaa lausunnossaan julkisen sektorin roolia haja-asutusalueiden taksipalvelujen saatavuuden varmistamisessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **saatavuuteen liittyvien toimenpiteiden ja niiden kohdentamisen pohtiminen edellyttää parempaa tietopohjaa taksipalvelujen saatavuuden nykytilasta**. Tästä syystä hallituksen esityksessä on tässä vaiheessa esitetty toimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan saatavuuden tilannekuvaa.

Julkisesti tuettuihin taksikuljetuksiin liittyviä kysymyksiä ei ole mahdollista ratkaista liikennepalvelulain muuttamisella eikä niitä siitä syystä käsitellä hallituksen esityksessä. Sosiaali- ja terveysministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö käynnistävät yhteistyössä Kuntaliiton sekä muiden viranomaisten ja sidosryhmien kanssa työn julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämiseksi osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteitä. Työssä arvioidaan toimenpiteitä saatavuuden kehittämiseksi. Tavoitteena on vahvistaa julkisin varoin tuettujen tai hankittujen kuljetusten saatavuutta ja alueellista vaikuttavuutta.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että jo voimassaolevassa lainsäädännössä on paljon elementtejä, jotka osaltaan varmistavat taksipalvelujen saatavuutta koko Suomessa. Tällaisia ovat esimerkiksi kunnille kohdistuvat velvoitteet huolehtia koulukyydeistä sekä vammaisten henkilöiden liikkumispalveluista. Lisäksi kunnilla on sosiaalihuoltolain nojalla velvollisuus järjestää liikkumista tukevia palveluja henkilöille, jotka eivät kykene itsenäisesti käyttämään julkisia liikennevälineitä sairauden, vamman tai muun vastaavanlaisen toimintakykyä alentavan syyn takia ja jotka tarvitsevat palvelua asioimisen tai muun jokapäiväiseen elämään kuuluvan tarpeen vuoksi.

4.2 Ajovuorot ja päivystys

Kuntaliitto esittää ratkaisuksi saatavuuden parantamiseen hiljaisen kysynnän alueilla ja aikoina ajovuoroista ja päivystysvelvollisuudesta sopimisen pelisääntöjen kirkastamista yrityksille.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että **Kilpailu- ja kuluttajavirasto on jo antanut ajovuoroista ja päivystyspaikoista sopimisesta tarkempaa ohjeistusta taksialalle**. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on päivittänyt taksiliikennettä koskevaa kilpailuohjeistustaan hallituksen esityksen valmistelun aikana ja antanut myös asiaan liittyvää neuvontaa. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on lisäksi lakihankkeen aikana julkaissut ensimmäiset välityskeskusten toimintaa koskevat ratkaisut, joissa on käsitelty myös ajovuoroista sopimista. **Tapauskäytännön myötä hyväksyttävien ajovuorojärjestelyjen**

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

reunaehdoista saadaan koko ajan tarkempi käsitys. Lainsäädännössä voidaan harvoin antaa yksiselitteisiä vastauksia kaikkiin käytännön tilanteisiin. Tulkintakäytännöt syntyvät väistämättä osin myös viranomaisten ja tuomioistuinten päätösten kautta. Lisäksi erilaisia ajovuoroja koskevia sopimuksia on Kilpailu- ja kuluttajaviraston mukaan nytkin voimassa taksialalla. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa myös, että ajovuoroista sopimisen helpottaminen tai pelisääntöjen kirkastaminen ei automaattisesti takaa saatavuuden parantumista, sillä se ei takaa, että ajovuorojärjestelyjä todella tehtäisiin ja noudatettaisiin tai että ne kohdistuisivat saatavuuden kannalta ongelmallisille alueille ja aikoihin.

Vammaisten henkilöiden neuvottelukunta VANE katsoo, että ennen liikennepalvelulakia voimassa olleessa taksiliikennelaissa oli saatavuuteen vaikuttavia säännöksiä, joiden palauttamista ainakin osittain olisi syytä harkita ongelman korjaamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että VANE:n mitä ilmeisimmin tarkoittamat päivystys- ja asemapaikkavelvoitteet eivät itsenäisenä toimenpiteenä paranna harvaan asuttujen alueiden taksipalvelujen saatavuutta, vaan todennäköisesti päinvastoin heikentävät sitä. Aiemman taksisääntelyn aikaan ne olivat osa laajempaa kokonaisuutta, johon kuuluivat myös asemapaikkakohtaisesti myönnettävät taksiluvat, joiden määrä oli rajoitettu. Taksimäärän rajoittaminen johti siihen, että maaseudun vähäinen taksikysyntä jakautui pienemmän yritysjoukon kesken ja toiminta oli näille yrityksille kokonaisuutena kannattavaa, vaikka päivystysvelvoite toi mukanaan sellaisia tunteja, jolloin kyydeistä saatavat tulot eivät riittäneet kattamaan toiminnasta aiheutuvia kustannuksia. Taksimäärän rajoittaminen mahdollisti sen, että päivystys- ja asemapaikkavelvoitteita voitiin asettaa ilman merkittävää saatavuuden heikkenemistä. Asemapaikkakohtainen lupakiintiö myös käytännössä esti maaseudun takseilta pääsyn kaupunkeihin. Tästä huolimatta taksien määrä etenkin maaseudulla oli aiemman lain voimassa ollessa jatkuvassa laskussa. **Koska lainsäädännöllä ei voida pakottaa yritystoiminnan harjoittamiseen, ei lainsäädännön velvoitteilla voida taata yritystoiminnan jatkuvuutta tilanteessa, jossa se ei ole liiketaloudellisesti kannattavaa.**

5 Muut aihealueet

5.1 Taksiliikenteen ammattimaisuus ja luvanvaraisuus (liikennepalvelulain 4 §)

Taksiliitto esittää lausunnossaan, että liikennepalvelulain mukaista ammattimaisuuden määritelmää tulisi selkeyttää poistamalla liikennepalvelulain 3 §:n 1 momentista sana ”tulonhankkimistarkoituksessa”. Lausunnon mukaan hallituksen esityksessä liikennepalvelulain 4 §:ään ehdotettu täsmennys jää keskeneräiseksi. Myös Oulun poliisilaitos on katsonut, että liikennepalvelulain 4 §:n sanamuoto ei ole riittävän tarkkarajainen ja täsmällinen harmaan talouden torjunnan näkökulmasta. Oulun poliisilaitoksen lausunnossa viitataan erityisesti Oulun alueella havaittuun luvattomaan kuljetuspalvelun tarjontaan, jota harjoitetaan sosiaalisen median välityksellä. Oulun poliisilaitos katsoo, että toiminta, jossa tarjotaan tavaroiden tai henkilöiden kuljettamista korvausta vastaan toistuvasti ilman lupaa, tulisi selkeästi kriminalisoida. Liikennepalvelulakiin tulisi myös lisätä sääntelyä siitä, että edellä mainittu luvaton kuljetustoiminnan tarjoaminen esimerkiksi sosiaalisen median alustan välityksellä edellyttäisi kuljetuslupaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallituksen esityksessä liikennepalvelulain 4 §:n 1 momenttia ehdotetaan täsmennettäväksi, jotta siitä käy selkeästi ilmi, että taksiliikennelupaa vaaditaan sekä ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen pykälässä määritellyillä ajoneuvoilla että näiden palvelujen tarjoamiseen yleisölle. Kuten Taksiliiton lausunnossakin todetaan, Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön LiVM 3/2017 vp mukaan liikennepalvelulailla ei ollut tarkoitus muuttaa luvanvaraisuuden rajaa ammattimaisen toiminnan ja kimpakyytitoiminnan välillä, vaan säilyttää se. Myöskään nyt käsittelyssä olevalla esityksellä ei ole tarkoitus tältä osin muuttaa luvanvaraisuuden

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

rajaa, vaan täsmentää lain nykyistä sisältöä huomioiden esimerkiksi erilaisten verkkopalvelujen ja sosiaalisen median arkipäiväistyminen kommunikointivälineenä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taksiliikennelakia säädettäessä arvioitiin, että **muun kuin ammattimaisesti tehtävän toiminnan luvanvaraisuus olisi ongelmallista perusoikeusnäkökulmasta.**³ Tämän vuoksi taksiliikennelupavaatimus on katsottu tarpeelliseksi kytkeä ammattimaisuuteen. **Tulonhankkimistarkoitus on yksi ammattimaisuuden tunnuspiirteistä.**

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ammattimainen kuljettaminen tiellä on määritelty liikennepalvelulain 3 §:ssä ja sen esitöissä. Niiden mukaan ammattimaisena kuljettamisena pidetään vain sellaista toimintaa, jossa kuljetuspalvelun tarjoaja hankkii tuloja ansiotarkoituksessa, elinkeinon harjoittamista varten tai muutoin toimeentuloa varten. Tulonhankkimistarkoituksella tarkoitetaan lain 3 §:n esitöiden mukaan kaikenlaista ansiotarkoituksessa tai elinkeinona harjoitettavaa kuljetustoimintaa riippumatta siitä, miten palvelua tarjotaan. Toimilupaa vaativa ammattimainen henkilöiden kuljettamisen palvelujen tarjoaminen yleisölle edellyttää aina, että myös tulonhankkimistarkoitus lain 3 §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla täyttyy. **Koska tulonhankkimistarkoitus on olennainen osa ammattimaista henkilöiden kuljettamista, ei kyseistä termiä ehdoteta poistettavan liikennepalvelulain 3 §:n 1 momentista.**

Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että hallituksen esityksessä esitetään täsmennettäväksi taksiliikennettä koskevaa liikennepalvelulain 4 §:ää. **Liikennepalvelulain 3 § ei koske ainoastaan taksiliikennettä, vaan myös muita liikennemuotoja, joten pykälän muuttaminen edellyttäisi asian huomattavasti laajempaa arviointia myös muiden liikennemuotojen näkökulmasta.**

Oulun poliisilaitoksen lausunnosta ei käy selkeästi ilmi, miten lausunnossa esitetty liikennepalvelulain 4 §:n epämääräisyys vaikeuttaa harmaan talouden torjuntaa. Lausunnon ja sitä tarkentavan esityksen perusteella vaikuttaa siltä, että sosiaalisen median välityksellä tapahtuva luvaton toiminnan harjoittaminen on mahdollista tunnistaa jopa yksittäiseen toimijaan asti. Tahallinen tai törkeän huolimaton luvaton ammattimaisen taksiliikenteen harjoittaminen on rangaistavaa liikennepalvelulain 262 §:n nojalla. Kun hallituksen esityksessä lakiin ehdotetaan lisättäväksi 4 §:n täsmennys, jossa selvennetään, että taksiliikennelupa vaaditaan ammattimaisen henkilöiden kuljetuksen ohella myös näiden palveluiden tarjoamiseen yleisölle, liikenne- ja viestintäministeriö ei tunnista sääntelypuutteita, jotka estäisivät Oulun poliisilaitoksen lausunnossa kuvatun luvattomaan kuljetustoimintaan puuttumisen. Lainsäädännön puutteiden sijaan luvattomaan ammattimaiseen kuljetustoimintaan puuttumiseen vaikuttavat todennäköisesti enemmän lausunnossa mainitut poliisin kenttävalvonnan resurssihaasteet.

5.2 Jakamistalouden palveluiden huomioiminen erillisenä

Sekä ITS Finland että MaaS Global nostavat lausunnoissaan esille, ettei nykyinen lainsäädäntö ota erikseen huomioon jakamistalouden palveluita, kuten eräissä muissa Euroopan maissa on tehty. Samoin osassa maita on tehty selkeä ero digitaalisesti ennakoon tilattavien palveluiden sekä ns. perinteisen taksitoiminnan välillä. MaaS Global kommentoi, ettei se näe perusteluita sille, minkä vuoksi taksivalaisimen käyttövelvollisuuden tulisi koskea myös kuljetuksia, jotka on tilattu etukäteen.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että osassa Euroopan maita etukäteen tilattavia kyytipalveluja ei katsota taksitoimijoiksi. Liikennepalvelulaissa ei ole kuitenkaan tehty eroa perinteisten kadulla tai tolalla tarjottavien taksipalveluiden ja etukäteen tilattavien sovelluspohjaisten kyydinjakopalveluiden

³ Liikenne- ja viestintäministeriö: Yön ainoa valopilkku. Taksiliikennelakityöryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2004, s. 17–23. [<http://urn.fi/URN:ISBN:951-723-729-4>]

välillä. Suomessa taksipalveluiksi katsotaan kaikki ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tietyillä ajoneuvolaissa määritellyillä kulkuvälineillä, eikä määritelmässä tehdä eroa sen välillä, tilataanko taksi puhelimitse tai digitaalisen sovelluksen kautta vai otetaanko taksi tolpalta tai suoraan liikennevirrasta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taksivalaisimen käyttöä koskevan erivapauden salliminen etukäteen tilatuille kyytipalveluille heikentäisi lakiesityksen valvontaa ja harmaan talouden torjuntaa koskevien tavoitteiden toteutumista.

5.3 Välitysyhtiöiden omistukseen ja toimintaan liittyvät kysymykset

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota perinteisten välitysyhtiöiden omistusrakenteen vaikutuksiin taksimarkkinoiden kilpailulle. Kilpailu- ja kuluttajavirasto toteaa, että useilla alueilla uudet taksiyrittäjät ovat riippuvaisia alueellisten tilausvälitysyhtiöiden palveluista, erityisesti julkisesti tuettujen kyytien osalta. Kilpailu- ja kuluttajavirasto toteaa myös, että sen havaintojen perusteella yksi keskeinen haaste taksimarkkinoilla liittyy alueellisten taksivälityskeskusten omistusrakenteeseen. Kilpailu- ja kuluttajaviraston mukaan välitysyhtiöt ovat usein alueella toimivien keskenään kilpailevien taksiyrittäjien omistamia, mikä voi vaikuttaa välitysyhtiön kannustimiin toimia kilpailua rajoittavalla tavalla. Omistuksen lisäksi myös välitysyhtiön hallitus muodostuu usein keskenään kilpailevista taksiyrittäjistä. Kilpailu- ja kuluttajaviraston mukaan välitysyhtiöitä saatetaan käyttää hyväksi osakasyrittäjien omien taloudellisten intressien suojeleluun esimerkiksi siten, että tilausvälitysyhtiö pyrkii estämään uusien taksiyrittäjien liittymisen välitysyhtiön välitykseen tai rajoittamaan muille kilpaileville tilausvälitysyhtiöille ajamista. Kilpailu- ja kuluttajavirasto toteaa, että lakiehdotus ei käsittele välitysyhtiöiden omistusrakenteisiin liittyviä ongelmia, mutta lausunnossa ei ehdoteta myöskään sääntelytoimia.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taksisääntelyn toimivuuden arviointia ja muutoksiin liittyvää lainvalmistelua on tehty yhteistyössä Kilpailu- ja kuluttajaviraston kanssa. Kilpailu- ja kuluttajaviraston välityskeskukseen liittyviä selvityksiä ja huomioita on käsitelty laajemmin liikenne- ja viestintäministeriön tammikuussa 2020 julkaisemassa arviomuistiossa.

Arviomuistiossa tuotiin esille, että Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksissä esitetyt välityskeskusten toimintaan liittyvät sääntelysuositukset olivat vielä melko yleisluonteisia ja tavoitteiltaan moniulotteisia eikä esivalmisteluvaiheessa pystytty edes yhteistyössä tunnistamaan riittävän täsmällisiä sääntelyllä ratkaistavissa olevia ongelmia tai arvioimaan niiden vakavuutta. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoi liikenne- ja viestintäministeriölle toimittamassaan selvityksessä, että kilpailulainsäädäntö on tehokas työkalu puuttua yksittäisten vahvassa asemassa olevien välityskeskusten tai kilpailevien taksiyrittäjien välisiin kilpailua rajoittaviin menettelyihin, mutta ei sovellu kovin hyvin toimialan jatkuvaan valvontaan ja sääntelyyn. Kilpailu- ja kuluttajavirasto muistutti ministeriötä laatimassaan selvityksessä, että Euroopan komissio on taksi- ja kyydinjakopalveluja koskeneessa raportissaan kiinnittänyt huomiota siihen, että välityskeskusille asetettavat velvoitteet eivät saisi estää kilpailua. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on lisäksi liikenne- ja viestintäministeriölle toimittamassaan lausunnoissa korostanut, että lainsäädäntömuutoksia harkittaessa tulee ottaa huomioon, että **taksimarkkinat ja markkinakäytännöt saattavat osin vielä muuttua viraston vireillä olevien tutkimusten lopputulosten perusteella ja että toimiala on edelleen murrostilassa** ja osaltaan ongelmia korjaavia viranomaisprosesseja on kesken.

Esivalmistelun aikana keskusteltiin erityisesti mahdollisuudesta asettaa välityskeskusille erityislainsäädännössä nimenomainen velvoite sallia autoilijoiden kuuluminen usean välityskeskukseen piiriin (ns. multihoming). Tuossa vaiheessa kuitenkin todettiin, että **lisäsääntelyn tarpeen jatkoselvittely vaatisi ensin mahdollisen ongelman ja sen laajuuden tarkemman määrittelyn sekä sen perusteella mahdollisesti suunniteltavien toimenpiteen alustavan vaikutusten**

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

arvioinnin. Tätä tukivat myös liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistioon saamat lausunnot, joissa välityskeskusten toimintaan liittyvää nykytilan käsittelyä pidettiin yksipuolisena ja puutteellisena. Lainsäädännön arviointityön yhteydessä keskusteltiin esimerkiksi siitä, että taksirytyksen kuuluminen useamman välityskeskukseen piiriin voisi toisaalta vaikeuttaa asiakkaan mahdollisuutta tunnistaa sopimuskumppaninsa ja hankaloittaa välityskeskusten mahdollisuuksia erottua ja ylläpitää omia palvelulupauksia. **Tarvittavia jatkoselvityksiä ei ollut mahdollisuutta toteuttaa tämän lakihankkeen aikataulussa ja Kilpailu- ja kuluttajavirastossa vireillä olleiden välityskeskuksiin liittyvien useiden tutkimusten ollessa vielä kesken.**

5.4 Autojen ulkoinen yksilöiminen kuluttajan suojelemiseksi

Lähtäen esittää lausunnossaan, että kaikki autot tulisi myös yksilöidä jollain tavalla ulkoisesti erotettaviksi kuluttajansuojajasyistä. Lausunnossa ei tarkemmin kuvata tarkoitetaanko tällä yksittäisen ajoneuvon yksilöimistä vai esimerkiksi taksirytykseen tai välityskeskukseen liittyvää yksilöimistä tai mikä lausunnossa viitattu kuluttajansuojaan liittyvä tarve tarkalleen on, joten ehdotukseen on vaikea ottaa selkeää kantaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tieliikennelain 155 §:ään ehdotetulla **taksivalaisimen käyttöä koskevalla muutoksella pyritään yleisesti parantamaan taksien ulkoista tunnistettavuutta.** Ehdotetun tieliikennelain 155 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvon ulkopuolelle kiinnitettävä taksivalaisin olisi jatkossa pakollinen taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa tietyin poikkeuksin. Taksivalaisin helpottaa taksin erottamista muista liikenteessä olevista ajoneuvoista. Taksivalaisin voisi olla myös irrotettava, jotta ajoneuvoa voisi käyttää myös muuhun kuin perinteiseen taksiliikenteeseen.

Hallituksen esitykseen ei sisälly ehdotusta taksien pakollisesta ulkoisesta yksilöimisestä esimerkiksi teippauksilla tai muilla kiinteillä tunnuksilla. **Kaikkiin takseihin kohdistuva velvoite muun kuin taksivalaisimen käyttämiseen voisi vaikeuttaa osa-aikaisen taksitoiminnan harjoittamista tai vaikeuttaa eri tyyppisten kyytien tarjoamista. Kiinteät välityskeskusten tunnukset voivat myös rajoittaa toimijan mahdollisuuksia halutessaan toimia useamman eri välityskeskuksen alla.** Kuten yllä on kuvattu, tähän liittyy kilpailu- ja kuluttajaoikeudellisia näkökohtia eikä välityskeskusten toimintaan liittyvän mahdollisen erityissääntelyn tarve ole vielä selkiytynyt.

5.5 Erityisryhmien kuljettajien erityiset terveysvaatimukset

Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE ja Invalidiliitto tuovat lausunnoissaan esille, että erityisryhmien kanssa toimivien kuljettajien osalta tulisi pystyä varmistumaan siitä, että kyseisillä kuljettajilla on kaikilta taksinkuljettajilta vaadittavien terveysvaatimusten lisäksi erityiset fyysiset ominaisuudet, joita erityisryhmien kanssa toimimisessa voidaan vaatia. Invalidiliitto vaatii lausunnossaan, että taksinkuljettajan kokeeseen tulisi lisätä näyttöosio, jolla varmistettaisiin, että kuljettaja pystyy toimimaan myös erityisryhmien kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennepalvelulaissa on vain yksi taksiliikennelupatyyppe. Siinä ei erotella henkilöautolla tarjottavia taksipalveluja ja esteettömillä ajoneuvoilla tarjottavia palveluja. **Jos esteettömiä ajoneuvoja kuljettaville haluttaisiin kohdistaa lisävaatimuksia, tätä varten tulisi luoda kokonaan uusi lupatyyppe ja sen edellyttämät järjestelmät.** Liikenne- ja viestintäministeriö on myös arvioinut, että esteettömiä ajoneuvoja kuljettaville kohdistetut lisävaatimukset voisivat lisätä kyseisten palvelujen jo nyt suuria operointikustannuksia, vaikeuttaa kuljettajien ja näiden sijaisten rekrytointia ja pahimmillaan johtaa siihen, että esteettömillä ajoneuvoilla toimivat palvelut vähenevät sellaisilta alueilta, joissa jo nyt on vähäinen tarjonta.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Liikenne- ja viestintäministeriö on tietoinen siitä, että erityisryhmien edustajat ovat olleet huolissaan siitä, saavatko erityisryhmiin kuuluvat taksikyydeissä tarvitsemiaan avustuspalveluja ja tämä on tehdyissä kyselytutkimuksissa mainittu yhtenä syynä turvallisuuden tunteen heikentymiseen. Liikenne- ja viestintäministeriön käytettävissä ei kuitenkaan ole tietoa siitä, onko avustamispalveluja tosiasiallisesti jäänyt merkittävässä määrin toteutumatta ja missä määrin tähän olisivat syynä nimenomaan kuljettajan fyysisestä kunnosta johtuvat syyt. Liikennepalvelulain 151 § edellyttää, että henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija huolehtii siitä, että kuljettaja varmistaa matkustajan turvallisen ajoneuvon tulon ja siitä poistumisen ja tarjoaa hänelle hänen tarvitsemaansa avun. Luvanhaltijan tulisi tällöin myös kiinnittää huomiota siihen, että kuljettaja pystyy tarjotun palvelun edellyttämät avustustehtävät fyysisen terveytensä puolesta hoitamaan. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa myös, että **taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen ja uusimisen edellytyksenä on jo nyt ajokorttilain 18 §:ssä säädetty normaalia ajokorttia varten edellytetyt tiukemmat terveysvaatimukset.**

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että **ehdotetun näyttökokeen lisääminen kaikille kuljettajille pakolliseen taksinkuljettajan kokeeseen ei olisi mahdolliseen erityisryhmien avustamiseen liittyvään ongelmaan perusteltu ratkaisu.** Merkittävä osa taksinkuljettajista ei juurikaan palvele liikuntarajoitteisia matkustajia tai operoi esteettömällä ajoneuvolla. Hallituksen esitykseen sisältyy ehdotus vapaaehtoisesta erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta, johon sisältyy pakollisena myös käytännön koulutuspäivä.

5.6 Taksamittarisääntelyyn liittyvät kysymykset

5.6.1 Taksamittarin tai muun laitteen käyttövelvoitteen laiminlyönnin sanktiointi

Poliisihallitus toteaa lausunnossaan, että taksamittarisääntely on aiemmin ollut osa ajoneuvolain sääntelyä. Poliisihallituksen lausunnon mukaan ajoneuvon varustepuutteellisuuksiin voitiin soveltaa ajoneuvolain 4 §:n 1 momenttia, jolloin varusteiltaan ajoneuvolain vastaisen ajoneuvon käyttämiseen on voitu puuttua erilaisin keinoin. Poliisihallitus katsoo, että ehdotetussa uudessa sääntelyssä ei ole huomioitu sitä, miten valvontaviranomaiset puuttuisivat sellaiseen taksiliikenteessä käytettävään ajoneuvoon, jossa ei ole taksamittaria tai muuta laitetta taikka järjestelmää. Lakiehdotuksessa ei ole myöskään erikseen säädetty siitä, voisiko 15 a §:n 1 momentin vastaisesta menettelystä joutua a) rikosvastuuseen tai b) sanktiovastuuseen. Poliisihallitus pitää tätä haasteellisena liikennevalvonnan kannalta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taksamittari ei ole liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen ollut takseissa pakollinen eikä sen puuttumista ole tällä hetkellä sanktioitu myöskään ajoneuvolain nojalla. Poliisihallitus viittaa tältä osin mahdollisesti liikennepalvelulakia edeltävään sääntelyyn, jolloin taksamittari oli kaikissa takseissa pakollinen.

Taksamittarin ja muun laitteen käyttöä koskevat velvoitteet on hallituksen esityksessä siirretty liikennepalvelulakiin pääosin siitä syystä, että niissä ei oikeastaan ole kyse ajoneuvon ominaisuuksista, vaan taksimatkan hinnoitteluun ja verotusta varten kerättäviin tietoihin liittyvistä velvoitteista. Taksisääntelyn korjaussarjan keskeisenä tavoitteena on taksamittarisääntelyn osalta ollut selkeyttää sitä, milloin on käytettävä taksamittaria, millainen taksamittarin tulee olla ja mitä tietoja verovalvontaa varten on kerättävä taksamittarilla tai muulla laitteella. Nämä ovat perusedellytyksiä sille, että laitteita tai niiden käyttöä on mahdollista valvoa ja rikkomuksiin puuttua.

Liikennepalvelulain seuraamusjärjestelmä perustuu hallinnollisille seuraamuksille.

Liikennepalvelulain 242 §n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai peruuttaa luvan, jos luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut liikennepalvelulain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Liikennepalvelulain 245 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa varoituksen ja huomautuksen, jos luvanhaltija jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvassa tarkoitetun tehtävän hoitamista. Varoitus annetaan kirjallisesti, ja siitä tehdään merkintä liikenneasioiden rekisteriin.

Liikennepalvelulaissa ei ole seuraamusmaksusääntelyä. Liikenne- ja viestintävirasto voi kuitenkin liikennepalvelulain 255 §:n nojalla velvoittaa lain rikkojaa korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä ja päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko.

Liikennetarkastusmaksua ei ole pidetty taksamittarisääntelyn sanktiointiin sopivana ratkaisuna, koska se kohdistuu ajoneuvon kuljettajaan eikä taksiliikenneluvanhaltijaan, jolla on lain mukaan vastuu asianmukaisen taksamittarin tai muun laitteen hankkimisesta.

5.6.2 Muun laitteen tai järjestelmän korjauksen ja asennuksen luvanvaraisuus

Taksiliitto esittää lausunnossaan, että taksisääntelyyn liittyvien muutosten yhteydessä ajoneuvolain 9 lukuun (180, 181 ja 185 §) tulisi lisätä taksamittaria vastaavat säännökset muun laitteen asennuksen ja korjauksen luvanvaraisuudesta. Taksiliiton mukaan liikennepalvelulain muutosesityksessä on taksamittarin rinnalle tulossa muu laite tai järjestelmä, joten on johdonmukaista ja tasapuolista, että sellaisen laitteen tai järjestelmän asentaminen huomioidaan myös ajoneuvolain 180 §:ssä. Taksiliiton mukaan kyse on kuluttajansuojan kannalta merkittävästä kysymyksestä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taksisääntelyyn liittyvässä liikennepalvelulain muutosesityksessä **taksamittarin rinnalle ei ole tulossa muuta laitetta tai järjestelmää**. Muutosesityksessä pyritään päinvastoin tältä osin selkeyttämään nykyistä lakia siten, että taksamittarin käyttötarkoitus on erilainen kuin muun laitteen tai järjestelmän käyttötarkoitus.

Ehdotetun liikennepalvelulain 152 §:n mukaan taksimittaria olisi käytettävä sellaisissa taksipalveluissa, joissa matkasta ei ole sovittu etukäteen kiinteää hintaa. Hinnan määrittämisessä olisi käytettävä mittauslaitedirektiivin ja mittauslaitelain vaatimukset täyttävää, ajoneuvoon kiinteästi asennettua taksamittaria. Asennuksen luvanvaraisuuteen liittyy kuluttajansuojaintressi, koska taksamittaria käytetään nimenomaan hinnan määrittämiseen matkan ja ajan mittaamisen perusteella ja kuluttajan pitää voida luottaa mittaustarkkuuteen. Muihin laitteisiin ja järjestelmiin ei liity vastaavaa kuluttajansuojaintressiä, koska niitä voi käyttää vain tietojen keräämiseen verovälvontaa varten silloin, kun hinta on kiinteä ja asiakas saa tietää hinnan ennen matkaa.

Komissio on taksamittarisääntelyä koskevassa huomautuksessaan pitänyt tärkeänä, että taksamittarit ja muut laitteet selkeästi lainsäädännössä erotetaan toisistaan. Liikennepalvelulain 15 a §:n perusteluissa todetaan selvyiden vuoksi, että muulla laitteella tai järjestelmällä ei tarkoiteta sellaista laitetta tai järjestelmää, joka ominaisuuksiltaan vastaa mittauslaitedirektiivissä tarkoitettua taksamittaria. Muun laitteen tai järjestelmän ei tarvitse olla ajoneuvoon kiinteästi asennettu, joten asennusta ei ole perusteltua taksamittaria vastaavalla tavalla säätää luvanvaraiseksi.

5.6.3 Muun laitteen viranomaishyväksyntä

Taksiliitto katsoo lausunnossaan, että liikennepalvelulakiehdotusta tulisi täsmentää niin, että Liikenne- ja viestintäviraston tulee hyväksyä liikennepalvelulain 15 a §:n tarkoitetut muut laitteet tai järjestelmät ennen niiden käyttöönottoa. Taksiliitto katsoo, että muun laitteen tai järjestelmän tarkempi määrittäminen ei riitä, vaan valvonta edellyttää muun laitteen tai järjestelmän vaatimusten mukaisuuden hyväksymismenettelyä.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Taksiliitto on esittänyt muiden laitteiden hyväksymismenettelyä jo hallituksen esityksen lausuntokierroksella. Hallituksen esityksessä on todettu, että erilliselle hyväksymismenettelylle ei nähdä tarvetta, sillä se olisi hallinnollisesti raskas, eikä hyväksymismenettelyn kaltaisella ennakkovalvonnalla arvioida saatavan sitä vastaavia hyötyjä, koska riski sille, että verotietojen keräämistarkoituksessa käytettäisiin muita kuin vaatimusten mukaisia laitteita on arvioitu vähäiseksi.

Muuta laitetta ja järjestelmää koskevalla sääntelyllä on pyritty mahdollistamaan erilaisia uusia digitaalisia palveluita siten, että samalla varmistetaan verovalvontaa varten tarvittavien tietojen kerääminen. Teknisesti tämä on mahdollista toteuttaa monilla erilaisilla ratkaisuilla eikä lain tavoitteen toteutumisen kannalta ole keskeistä tietynlaisen fyysisen laitteen tai tietojärjestelmän hyväksyminen etukäteen. Tässä muu laite ja järjestelmä eroaa taksamittarista, johon liittyy mittauslaitedirektiiviin perustuva hyväksymismenettely. Kyseisen hyväksymismenettelyn ensisijainen tarkoitus on varmistua taksamittarin ajan ja matkan mittaustarkkuudesta, mikä ei ole muulle laitteelle tai järjestelmälle asetettu vaatimus.

5.6.4 Taksamittaria tai muuta laitetta koskeva velvoite muussa kuin taksiliikenteessä

Suomen palvelutaksit toteaa lausunnossaan, että M1-luokan ajoneuvojen isäksi myös M2-luokan ajoneuvoja on käytössä taksinomaisessa liikenteessä ja sopimusajoissa. Kilpailutetuissa kuljetuksissa matkan hinta voi olla M2-luokan autolla ennalta sopimaton ja tällöin matkaa ja aikaa tullaan mittaamaan matkan aikana. Suomen palvelutaksit katsoo, että taksamittarin tai muun laitteen käyttövelvoite ei kata kaikkia käytännön tilanteita. Samanlaisessa liikennöinnissä, vaikkakin eri erityyppisellä kalustolla (ml. joukkoliikenneautot), vaatimus tiedon keräysvelvoitteista tulisi olla samanlainen.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotettu taksamittarin ja muun laitteen tai järjestelmän käyttövelvoite koskee taksiliikennettä, ei muuta joukkoliikennettä.

Taksiliikennettä ei saa harjoittaa linja-autolla. Velvoitteiden laajentaminen kaluston perusteella muuhun kuin taksiliikenteeseen ei vaikuta lain tavoitteiden näkökulmasta perustellulta ja vaatisi joka tapauksessa tarkempia selvityksiä.

Taksamittarin käyttövelvoite muuttuvassa hinnoittelussa on tarkoitettu suojaamaan kuluttajaa erityisesti markkinaehtoisessa taksiliikenteessä. Jos julkinen hankintayksikkö hankkii kilpailutuksella taksinomaista sopimusajoa, jonka hinta perustuu ajan ja matkan mittaamiseen, kyseinen hankintayksikkö voi vaatia hinnoittelussa käytettävän taksamittaria, jos pitää sitä hinnan määrittämisen kannalta tarpeellisenä. Liikennepalvelulain 152 §:ään tässä vastineessa ehdotetun täsmennyksen mukaisesti hankintayksikkö voi sopia hankkimiansa kuljetusten hinnan määrittämisestä, kuten taksamittarin käyttövelvoitteesta, myös taksiliikenteessä. Liikennepalvelulailla ei ole tarkoitus rajoittaa hankintayksiköiden hinnoitteluun liittyvää sopimusvapautta, eikä taksamittarivelvoitteen laajentaminen M2-kalustolla toteutettuun kilpailutettuun liikenteeseen ei vaikuta tästäkään näkökulmasta perustellulta.

Muun laitteen tai järjestelmän käyttö verovalvontaa kerättäviä tietoja varten liittyy myös erityisesti markkinaehtoisessa taksiliikenteessä havaittuun harmaan talouden riskin kasvamiseen ja Verohallinnon tunnistamiin taksiliikenteen verovalvonnan tietotarpeisiin. Muulla kuin taksiliikenteessä käytettävällä kalustolla hoidettuun sopimusliikenteeseen ei ole tunnistettu liittyvän vastaavaa harmaan talouden riskiä, jonka perusteella laitteiden käyttövelvoitteen laajentamista olisi syytä selvittää.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

6 Lain voimaantulo ja siirtymäajat sekä samaan aikaan eduskuntakäsittelyssä olevat liikennepalvelulain muutokset

6.1 Lain voimaantulo ja siirtymäajat

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lausunnossaan, että lakimuutosten voimaantuloaikataulu on tiukka. Uusien kuljettajien ja taksiryttäjien koulutus- ja koevaatimukset tulevat voimaan heti liikennepalvelulain muutosten voimaantullessa, mikä sinänsä toteuttaa uudistuksen tavoitteita. Liikenne- ja viestintävirasto kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että lain sisältö ja määräykset vahvistuvat hyvin lähellä voimaantuloa, jolloin koulutustoimijoille ei jää kovin paljon aikaa koulutusten ja kokeiden suunnitteluun ja käytännön järjestelyihin. Tämä voi Liikenne- ja viestintäviraston mukaan johtaa viiveeseen koulutusten ja kokeiden saatavuudessa uusien vaatimusten voimaantulon jälkeen. Uusia taksiliikennelupia ei ole mahdollista myöntää ehdotettujen muutosten voimaan tulon jälkeen ennen kuin tarvittavia koulutuksia on saatavilla ja hakijat ovat niitä suorittaneet. Virasto esittää myös, että uudistuksesta johtuen ennen muutosten voimaantuloa saattaa tulla vireille normaalia enemmän lupahakemuksia. Jos hakemusia ratkaistaan uusien säännösten jo tultua voimaan, koskevat uudet koulutus- ja koevaatimukset myös tällaista hakijaa.

Oikeusministeriö toteaa lausunnossaan, että hallituksen esityksestä jää epäselväksi, onko esitetty vuoden siirtymäaika yrittäjäkokeen suorittamiselle riittävä huomioiden, ettei yrittäjäkoulutusta ja -koetta järjestävistä organisaatioista, hintatasosta tai alueellisesta saatavuudesta ole lain voimaantulohetkellä tietoa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että koulutusorganisaatioiden hyväksymiseen ja yrittäjäkoulutusten käynnistymiseen liittyvä viiveen mahdollisuus on ollut tiedossa lakia valmisteltaessa. Tästä syystä **esitykseen sisältyy ehdotus siirtymäajasta, joka koskee niitä luvanhaltijoita, joille on myönnetty taksiliikennelupa liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen, mutta ennen nyt esitetyn lakimuutoksen voimaantuloa (1.7.2018 – x.x.2021), ja jotka eivät täytä aikaisemman taksiliikennelain aikaisia lupaedellytyksiä yrittäjäpätevyyden osoittamisesta.** Kyseisten luvanhaltijoiden tulee suorittaa esityksen 6 a §:n 3 momentissa tarkoitettu yrittäjäkoe viimeistään laissa määriteltynä siirtymäaikana, joka oli hallituksen esityksessä asetettu vuoden päähän suunnitellusta voimaantulosta. Velvoite koskee myös yrityksen puolesta toimivia liikennepalvelulain 7 §:ssä tarkoitettuja liikenteestä vastaavia henkilöitä. Näiltä luvanhaltijoilta ja liikenteestä vastaavilta henkilöiltä ei edellytetäsi yrittäjäkoulutuksen suorittamista, vaan he saisivat osallistua pelkästään yrittäjäkokeeseen. Siirtymäajalla ja yrittäjäkoulutusta koskevalla lievennyksellä pyritään vähentämään lupaehtojen muuttumisen vaikutuksia taksiliikenneluvan jo aiemmin saaneille yrittäjille ja varmistamaan, että he ehtisivät suorittaa heiltä jatkossa vaadittavan yrittäjäkokeen ja voisivat säilyttää lupansa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa selvyuden vuoksi, että **vastaavaa siirtymäaikaa ja lievennystä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen suorittamiseen ei ole esitetty taksiliikenneluvan hakijoille, joille ei ole myönnetty taksiliikennelupaa.** Valmistelun aikana on arvioitu, että viive lain voimaantulon ja koulutustoiminnan aloittamisen välillä ei olisi kovin pitkä, koska kyse on melko lyhyestä koulutuksesta, joka on mahdollista suorittaa koetta lukuun ottamatta verkkokoulutuksena.

Yrittäjäkoulutusvaatimuksella tavoitellaan nimenomaan uusien taksiliikenneluvan hakijoiden yrittäjäosaamisen parantamista. Yrittäjäkoulutusvaatimusta koskeva lakimuutos ei tässä vaiheessa tule hakijoille yllätyksenä eikä kyse olisi hakijoiden kohdalla jo myönnettyyn lupaan puuttumisesta. **Luvan myöntämisen viivettä on pidetty hallituksen esityksen harmaan talouden torjunnan tavoitteiden ja myös perustuslain turvaaman elinkeinovapauden kannalta parempana vaihtoehtona kuin sitä, että Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi juuri ennen lain**

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

voimaantuloa tehtyjen hakemusten perusteella lisää taksiliikennelupia, joita voitaisiin jonkin ajan päästä joutua perumaan puuttuvan yrittäjäkoesuorituksen vuoksi. Perustuslakivaliokunta on Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan vakiintuneesti katsonut, että luvan peruuttaminen on yksilön oikeusasemaan puuttuvana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempi kuin luvan epääminen (mm. PeVL 13/2014 vp).

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lisäksi, että hallituksen esityksen käsittelyn jatkuessa eduskunnassa vielä vuoden 2021 puolella **lakien suunniteltua voimaantuloa on siirrettävä.** Uusi voimaantuloajankohta voisi lain voimaansaattamisen vaatimasta ajasta johtuen olla esimerkiksi 1 huhtikuuta 2021. **Myös liikennepalvelulakiin ehdotettuja siirtymäaikoja tulisi tarkistaa lain voimaantulon siirtymisen vuoksi vastaavasti.** Olettaen, että uusi voimaantulopäivä on 1 huhtikuuta, liikennepalvelulain voimaantulo- ja siirtymäsäännöksiä voitaisiin muuttaa esimerkiksi seuraavasti:

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

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joille ei ole lain voimaantulohetkellä annettu yritys- ja yhteisötunnusta, tulee hankkia yritys- ja yhteisötunnus viimeistään ~~31 maaliskuuta~~ **30 kesäkuuta** 2021.

Jos taksiliikenneluvan haltija ei täytä tämän lain voimaan tullessa 6 §:n 1 momentin 10 kohdassa tai 6 §:n 2 momentin 8 kohdassa säädettyä luvan myöntämisen edellytystä, tulee tämän täyttää mainittu edellytys mainitussa lainkohdassa säädetyllä tavalla viimeistään ~~31 joulukuuta 2021~~ **31 maaliskuuta 2022.**

Sen estämättä, mitä 6 a §:n 3 momentissa säädetään, taksiliikenneluvan haltijat, joiden liikennelupa on myönnetty 1 heinäkuuta 2018 ja ~~31 joulukuuta 2020~~ **31 maaliskuuta 2021** välisenä aikana, saavat osallistua yrittäjäkokeeseen ilman osallistumista yrittäjäkoulutukseen. Mitä edellä tässä momentissa säädetään taksiliikenneluvan haltijasta, sovelletaan myös taksiliikenneluvan haltijan 7 §:ssä tarkoitettuun liikenteestä vastaavaan henkilöön, joka on ilmoitettu Liikenteen turvallisuusvirastolle tai Liikenne- ja viestintävirastolle 1 heinäkuuta 2018 ja ~~31 joulukuuta 2020~~ **31 maaliskuuta 2021** välisenä aikana.

6.2 Samaan aikaan eduskuntakäsittelyssä olleet ja olevat liikennepalvelulain ja ajoneuvolain muutokset

6.2.1 HE 202/2020 vp ja HE 263/2020

Eduskunnan käsittelyyn jätettiin HE 176/2020 kanssa samanaikaisesti HE 202/2020 vp, jossa esitettiin muutettavaksi HE 176/2020 vp tavoin liikennepalvelulain 179 §:ää. Molemmat muutosesitykset on tarkoitettu pysyviksi ja nämä muutokset on tarpeen eduskuntakäsittelyn aikana yhteensovittaa. HE 202/2020 vp hyväksyttiin vuoden 2020 lopussa ja siinä esitetty 179 §:n muutos tuli voimaan 1.1.2021. Eduskunnan käsittelyyn on vuoden 2020 lopussa jätetty myös HE 263/2020, jossa on väliaikaisten Covid-pandemiaan liittyvien muutosten ohella huomioitu teknisenä muutoksena Traffic Management Finlandin nimenmuutos, joka tuli voimaan 1.1.2021.

Taksisääntelyn uudistuksiin liittyvän hallituksen esityksen yhteydessä esitettävään 179 §:n muutokseen on tarpeen sisällyttää ne pykälämuotoilut, jotka sisältyvät HE 202/2020 vp myötä muutettuun 179 §:ään. Koska liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan myös HE 263/2020 on tarkoitus käsitellä ja hyväksyä ennen taksisääntelyn korjaukseen liittyvää hallituksen esitystä, myös yllä mainittu nimenmuutosasia tulisi yhteensovittaa HE 176/2020 muutosehdotuksen kanssa.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	www.lvm.fi
	Eteläesplanadi 16	PL 31	029516001	etunimi.sukunimi@lvm.fi
	Helsinki	00023 Valtioneuvosto		kirjaamo@lvm.fi

Alla on luonnos johtolauseeksi ja pykälämuutokseksi, joihin sisältyvät HE 176/2020, HE 202/2020 ja HE 265/2020 mukaiset muutokset ja muutosehdotukset liikennepalvelulain 179 §:ään.

Johtolause:

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 25 §:n 6 momentti, sellaisena kuin se on laissa 539/2018,
muutetaan 4 §, 6 §:n 1 momentin 8 kohta, 2 momentin 7 kohta, 3 momentin suomenkielinen sanamuoto ja 4 momentti, 8 §:n 1 ja 2 momentin johdantokappaleen suomenkielinen sanamuoto, 11 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 25 §:n 2 momentin 3 kohta, 3 ja 4 momentin johdantokappale ja 5 momentti, 26 §:n 2 momentti, 151 §:n 1 momentin 5 kohdan suomenkielinen sanamuoto ja 7 kohta, 152 ja 179 §, 216 §:n 1 momentin 3 kohta, 227 §:n 1 momentin 3 kohta, 228 §:n 1 momentin johdantokappale, 256 §:n 2 momentti, 265 §:n 1 momentin 1 kohta ja 268 §:n 1 momentin 2 kohta,
 sellaisina kuin niistä ovat 4 § osaksi laissa 371/2019, 6 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 25 §:n 2 momentin 3 kohta, 26 §:n 2 momentti, 151 §:n 1 momentin 7 kohta, 228 §:n 1 momentin johdantokappale, 265 §:n 1 momentin 1 kohta ja 268 §:n 1 momentin 2 kohta laissa 371/2019, 8 §:n 1 momentin johdantokappaleen suomenkielinen sanamuoto, 216 §:n 1 momentin 3 kohta ja 227 §:n 1 momentin 3 kohta laissa 301/2018, 11 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 25 §:n 3 ja 4 momentin johdantokappale ja 5 momentti laissa 984/2018, 152 § osaksi laissa 984/2018, 179 § laeissa 984/2018, 371/2019, 407/2020, 1256/2020 ja (/), sekä 256 §:n 2 momentti laissa 1505/2019, sekä
lisätään 6 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, uusi 9 ja 10 kohta, 6 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 984/2018 ja 371/2019, uusi 8 kohta, lakiin uusi 6 a, 15 a, 25 a, 26 a, 35 a, 35 b, 36 a ja 36 b §, 151 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 371/2019, uusi 8 kohta, 151 §:ään sellaisena kuin se on osaksi laissa 371/2019 uusi 2 ja 3 momentti, lakiin uusi 193 a §, 216 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laeissa 301/2018 ja 984/2018, uusi 4 kohta, 227 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 301/2018, uusi 4 kohta, lakiin uusi 246 a § sekä 268 §:ään sellaisena kuin se on laeissa 731/2018 ja 371/2019, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, seuraavasti:

Pykälämuutosehdotus:

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 määrääjain 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 1 momentin mukaisesta rajapinnasta. Tiedot on toimitettava maksutta. Jos Liikenne- ja viestintävirasto mainitun pykälän 2 momentin mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, ilmoitus on tehtävä suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

Liikenne- ja viestintävirastolla tai sen puolesta toimivalla Liikenteenohjausyhtiö Finntraffic Oy:llä on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen puolesta toimiva Liikenteenohjausyhtiö Finntraffic Oy voi luovuttaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

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

Muutokset suhteessa HE 176/2020 vp muutosehdotukseen on merkitty keltaisella värillä. Keltaisella merkityt muutokset vastaavat liikenne- ja viestintävaliokunnassa hyväksytyjä muutoksia, joita 179 §:ään tehtiin HE 202/2020 vp ja joita 179 §:ään tullaan yhtiön nimenmuutoksen vuoksi tekemään HE 263/2020 perusteella.

6.2.2 HE 177/2020 vp

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että hallituksen esityksessä ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 177/2020 vp) nykyisen ajoneuvolain taksamittareita koskevat säännökset esitettiin alun perin jätettäväksi voimaan 1 päivään kesäkuuta 2021 asti, jolloin niiden oli tarkoitus korvautua tähän hallituksen esitykseen sisältyvillä liikennepalvelulain säännöksillä (uusi 15 a § ja 152 §:n muutos).

Koska esitys HE 176/2020 vp käsittely ei edennyt eduskunnassa hallituksen esityksessä suunnitellussa aikataulussa, liikennepalvelulakiin esitettyjen taksamittareita koskevien säännösten voimaantuloa on tarpeen siirtää. On tärkeää, että lakimuutosten vahvistamisen ja säännösten voimaantulon väliin jää riittävä aika, jotta Liikenne- ja viestintävirasto ehtii viimeistellä aiheeseen liittyvät määräykset ja että sekä taksialan toimijat että laitevalmistajat ehtivät varautua muuttuvan lainsäädännön vaatimuksiin. Liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaan lain vahvistamisen ja yllä mainittujen säännösten voimaantulon väliin olisi hyvä jäädä noin puoli vuotta. Jotta vältetään tilanne, jossa mitään taksamittarisääntelyä ei ole voimassa, tämä tilanne huomioitiin jo liikenne- ja viestintävaliokunnan ajoneuvolakia koskevassa mietinnössä ja eduskunnan joulukuussa 2020 hyväksymän ajoneuvolain voimaantulosäännöksissä. Uusi ajoneuvolaki (82/2021) tulee voimaan 1.3.2021. Sen siirtymäsäännöksen (207 §) mukaan kumottavan ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentti ja 27 a §:n 1 momentin 8 kohta ovat voimassa 1.9.2021 asti. Tähän esitykseen sisältyvien liikennepalvelulain 15 a ja 152 §:n voimaantulo olisi perusteltua muuttaa kohdassa 6.1.1 esitetyllä tavalla vastaavaan ajankohtaan, jotta voimassa ei ole samanaikaisesti kahta eri sääntelyä samasta asiasta.

Koska HE 177/2020 vp mukaiset lakiesitykset on hyväksytty ja vahvistettu ennen HE 176/2020 vp mukaisia lakiesityksiä ja liikennepalvelulakiin ehdotettujen taksamittarisäännösten on ajateltu tulevan voimaan samaan aikaan kuin ajoneuvolakiin sisältyvät taksamittarisäännökset kumoutuvat, on HE 176/2020 vp:een sisältyvä 3. lakiehdotus turha. Tämä olisi syytä huomioida valiokunnan mietinnössä. ”

LIITE

Vastineeseen sisältyvät liikenne- ja viestintäministeriön pykälämuutosehdotukset

6 a §

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen tulee sisältää opetusta taksirytyksen kaupallisesta ja taloudellisesta johtamisesta, **taksiyrittäjyyteen liittyvästä keskeisestä ajoneuvoja ja liikennettä koskevasta lainsäädännöstä** sekä verotusta, kirjanpitoa, työllistämistä, palkkaa, sosiaaliturvaa, eläkkeitä ja vakuuttamista koskevasta lainsäädännöstä.

Koulutuksen kesto on vähintään 21 tuntia.

Koulutuksen jälkeen suoritettavaan yrittäjäkokeeseen tulee sisältyä kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Kokeen järjestänyt koulutusorganisaatio myöntää todistuksen kokeen hyväksytysti suorittaneelle henkilölle. Yrittäjäkokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilö on osallistunut yrittäjäkoulutukseen.

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

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

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

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

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

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

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

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

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

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

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

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

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

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

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

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

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

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

36 a §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän opetushenkilöstö ja välineet

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

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

Edellä 26 a §:ssä tarkoitettua taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta järjestävän koulutusorganisaation ~~opetuksesta~~ koulutuksesta vastaavalla henkilöllä tai

yhdellä kyseiseen koulutukseen nimetyllä opettajalla tulee olla vähintään yhden vuoden kokemus päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta.

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

152 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

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

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

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

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

Jos erityisryhmille suunnattujen taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitys osoittaa, etteivät lisäpalvelusta **markkinoilla kuluttajilta** perittävät hinnat ole kohtuullisia, Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa niille enimmäishinnan. Kohtuullinen hinta on hinta, joka on kohtuullinen ottaen huomioon tehokkaan toimijan kustannukset palvelun tuottamisesta. Enimmäishinnan tulee olla kustannussuuntautunut siten, että se sisältää kohtuullisen

tuoton. Enimmäishinta voidaan asettaa enintään vuodeksi kerrallaan. Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava eri maantieteellisillä alueilla tarjottavien taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitystä vuosittain.

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

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

179 §:ään HE 202/2020 vp myötä jo tehtyihin muutoksiin liittyvä yhteensovittaminen:

Johtolause:

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

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

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

sellaisina kuin niistä ovat 4 § osaksi laissa 371/2019, 6 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 25 §:n 2 momentin 3 kohta, 26 §:n 2 momentti, 151 §:n 1 momentin 7 kohta, 228 §:n 1 momentin johdantokappale, 265 §:n 1 momentin 1 kohta ja 268 §:n 1 momentin 2 kohta laissa 371/2019, 8 §:n 1 momentin johdantokappaleen suomenkielinen sanamuoto, 216 §:n 1 momentin 3 kohta ja 227 §:n 1 momentin 3 kohta laissa 301/2018, 11 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 25 §:n 3 ja 4 momentin johdantokappale ja 5 momentti laissa 984/2018, 152 § osaksi laissa 984/2018, 179 § laeissa 984/2018, 371/2019, 407/2020, 1256/2020 ja (/), sekä 256 §:n 2 momentti laissa 1505/2019, sekä

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

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

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--

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 1 momentin mukaisesta rajapinnasta. Tiedot on toimitettava maksutta. Jos Liikenne- ja viestintävirasto mainitun pykälän 2 momentin mukaisesti järjestää tietopalvelun hankkimalla sen Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä, ilmoitus on tehtävä suoraan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:lle.

Liikenne- ja viestintävirastolla tai sen puolesta toimivalla Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:llä on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen puolesta toimiva Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy voi luovuttaa tiedot rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

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

193 a §

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia järjestävien koulutusorganisaatioiden toimintaa valvova viranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneiden koulutuksen järjestäjien ja niiden järjestämän koulutuksen, sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkokeen järjestämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myös koulutuksen järjestäjien myöntämien todistusten myöntämisen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa ulkopuolisen asiantuntijan suorittamaan käytännön valvontatoimintaa. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään valtuuttaman asiantuntijan on oltava perehtynyt valvottavien koulutusten, yrittäjäkokeen ja näiden järjestämisen vaatimuksiin ja hänellä on oltava taksitoimialan lainsäädännön ja käytäntöjen riittävä työkokemuksella tai muulla tavalla hankittu osaaminen. Lisäksi hänellä tulee olla riittävä asiantuntemus ja perehtyneisyys valvontatoimintaan.

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

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

268 §

*Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja **ja luvanvaraisen liikenteen tietoja** koskevat rikkomukset*

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

- 1) maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 4 artiklan 6 kohdassa tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 19 artiklan 1 kohdassa;
- 2) 39 §:ssä ~~tai 151 §:n 2 momentin 1 kohdassa tai~~
- 3) **151 §:n 2 momentin 1 kohdassa.**

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

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa (729/2018).

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

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

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joille ei ole lain voimaantulohetkellä annettu yritys- ja yhteisötunnusta, tulee hankkia yritys- ja yhteisötunnus viimeistään ~~31 maaliskuuta~~ **30 kesäkuuta** 2021.

Jos taksiliikenneluvan haltija ei täytä tämän lain voimaan tullessa 6 §:n 1 momentin 10 kohdassa tai 6 §:n 2 momentin 8 kohdassa säädettyä luvan myöntämisen edellytystä, tulee tämän täyttää mainittu edellytys mainitussa lainkohdassa säädettyllä tavalla viimeistään ~~31 joulukuuta 2021~~ **31 maaliskuuta 2022.**

Sen estämättä, mitä 6 a §:n 3 momentissa säädetään, taksiliikenneluvan haltijat, joiden liikennelupa on myönnetty 1 heinäkuuta 2018 ja ~~31 joulukuuta 2020~~ **31 maaliskuuta 2021** välisenä aikana, saavat osallistua yrittäjäkokeeseen ilman osallistumista yrittäjäkoulutukseen. Mitä edellä tässä momentissa säädetään taksiliikenneluvan haltijasta, sovelletaan myös taksiliikenneluvan haltijan 7 §:ssä tarkoitettuun liikenteestä vastaavaan henkilöön, joka on ilmoitettu Liikenteen turvallisuusvirastolle tai Liikenne- ja viestintävirastolle 1 heinäkuuta 2018 ja ~~31 joulukuuta 2020~~ **31 maaliskuuta 2021** välisenä aikana.