

HE 32/2010 vp

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi taksiliikennelain
muuttamisesta**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi taksiliikennelakia niin, että paketti- tai kuorma-autolla harjoitettava ammattimainen henkilöiden kuljetus kiellettäisiin eräitä erikseen mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta ja säädettäisiin rangaistavaksi.

Esityksen tavoitteena on parantaa taksipalveluja käyttävien asiakkaiden turvallisuutta ja kuluttajansuojaa sekä ylläpitää taksipalveluiden laatua, luotettavuutta ja toimivuutta käytännössä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä toukokuuta 2010.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 Nykytila.....	3
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
Lainsäädäntö.....	3
Käytäntö.....	6
1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	6
Yleistä.....	6
1.3 Nykytilan arviointi.....	7
2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	8
2.1 Tavoitteet.....	8
2.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	8
2.3 Keskeiset ehdotukset.....	11
3 Esityksen vaikutukset.....	11
3.1 Taloudelliset vaikutukset.....	11
Tausta.....	11
Vaikutukset kotitalouksiin.....	11
Yritysvaikutukset.....	11
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	13
3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	13
4 Asian valmistelu.....	13
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	15
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	15
2 VOIMAANTULO.....	17
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	17
LAKIEHDOTUS.....	20
taksiliikennelain muuttamisesta.....	20
LIITE.....	22
RINNAKKAISTEKSTI.....	22
taksiliikennelain muuttamisesta.....	22

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Lainsäädäntö

Ammattimaisen liikenteen harjoittaminen tiellä vaatii pääsääntöisesti liikenneluvan, oli sitten kyse henkilö- tai tavaraliikenteen ammattimaisesta harjoittamisesta. Tällaisen liikenteen harjoittaminen ilman asianmukaista lupaa on rangaistava teko. Luvan saadakseen hakijan tai hakijayrityksen liikenteestä vastaavan henkilön on aina täytettävä tietyt ammattitaitoa, hyvämaineisuutta ja vakavaraisuutta koskevat edellytykset. Näin ollen esimerkiksi tiettyihin rikoksiin syyllistyminen estää aina luvan saamisen.

Vaikka säännösten lähtökohdat ovat samat, ei niiden sisältö kuitenkaan ole yhteneväinen tieliikenteen eri muotojen kesken johtuen muun muassa siitä, että tavaraliikenteessä ja linja-autoliikenteessä sääntely perustuu pääosin yhteisöoikeuteen, kun taas taksiliikenteen sääntely pohjautuu lähes kokonaan kotimaiseen lainsäädäntöön. Näin ollen taksiliikenteen lupamäärät on säännelty, kun taas linja-autoliikenteessä alalle tulolupien eli joukkoliikennelupien lupamääriä ei säännellä.

Myöskään tavaraliikenteen liikennelupien määrää ei säännellä. Tavaraliikenteen harjoittamisen osalta noudatetaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettua lakia (693/2006) ja henkilöliikenteen osalta puolestaan joukkoliikennelakia (869/2009) tai taksiliikennelakia (217/2007).

Taksiliikennelaki tuli voimaan 1 päivänä elokuuta 2007. Lakia on sittemmin muutettu 1 päivänä heinäkuuta 2009 voimaan tulleella lailla (482/2009) ja 3 päivänä joulukuuta 2009 voimaan tulleella lailla (870/2009). Taksilupa oikeuttaa luvanhaltijan harjoittamaan tilausliikennettä ja palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua liikennettä yhdellä henkilöautolla tai yhdellä esteettömyyttä koske-

vat vaatimukset täyttävällä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Lakia sovelletaan vain ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä henkilöautolla. Ammattimaisella henkilöiden kuljettamisella tarkoitetaan laissa elinkeinon harjoittamisen tai toimeentulon hankkimisen taikka muun tulonhankkimisen tarkoituksessa harjoitettua henkilöiden kuljettamista tiellä henkilöautolla korvausta vastaan päätoimisesti taikka sivutoimisesti tai muuten toisen elinkeinon ohella. Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen rinnastetaan kuljetus korvausta vastaan, jos kuljetusta edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla.

Taksiliikennelaisissa asetetaan luvanhakijalle tarkkoja vaatimuksia. Hänen on täytettävä vaatimukset, jotka koskevat oikeustoimikelpoisuutta, hyvämaineisuutta, todistusta taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen hyväksymisestä, kuuden kuukauden kokemusta taksinkuljettajana tai muussa palveluammattissa, kykyä vastata taloudellisista velvoitteista ja sitä, ettei hänen taksilupaansa ole peruutettu tietyistä laissa mainituista syistä. Hyvämaineisuudesta on säädetty muun muassa, että taksilupaa ei voi myöntää silloin, kun hakija on viimeksi kuluneen kolmen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen asiakkaaseen kohdistuneesta rikoksesta tai rattijuopumuksesta.

Taksiliikennelaisissa on myös erikseen säädetty niistä poikkeuksista, jolloin taksilupaa ei tarvita. Tällaisia poikkeuksia ovat muun muassa kuljetukset, joissa palveluyrityksen hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetetaan henkilöitä, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin ja kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta sekä kuljetukset museoajoneuvolla.

Koska taksilupien määrä on rajoitettu, liikenteen harjoittamiseen kohdistuu myös useita velvoitteita. Tärkein näistä on ajovollisuus, joka on lähtökohtaisesti 24 tuntia vuorokaudessa seitsemänä päivänä viikossa laissa erikseen mainittuja poikkeuksia lukuun

ottamatta. Taksissa saa kuljettaa myös tavaraa sen mukaan, mikä on sallittua kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain mukaan, minkä lisäksi tilausliikenteessä saa kuljettaa alle 100 kilon tavaralahetyksiä

Linja-autolla harjoitettavaan luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen tiellä sovelletaan nykyisin uutta joukkoliikennelakia, joka tuli voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009. Linja-autoliikenteen harjoittaminen on kyseisen lain nojalla sallittu joukkoliikenneluvan, reitiliikenneluvan ja kutsujoukkoliikenneluvan nojalla. Joukkoliikenneluvan nojalla liikennettä harjoittava linja-autoyrittäjä ei saa ottaa ajoja taksiasemilta.

Kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettua lakia sovelletaan kaupalliseen tavarankuljetukseen tiellä ja kuljetuslupaa edellyttävään kansainväliseen tavaraliikenteeseen. Laki sisältää useita poikkeuksia luvanvaraisuudesta. Näin ollen lupaa ei tarvita esimerkiksi kuljettaessa 1) omaa tavaraa, 2) elinkeinotoiminnan yhteydessä siihen tavaramaisesta liittyvää tavaraa, jota kuljetetaan elinkeinonharjoittajan hallinnassa olevalla ajoneuvolla, 3) tavaraa, jota kuljetetaan ajoneuvolla, jonka suurin sallittu kokonaisuus on enintään 2 000 kiloa tai 4) työurakoiden tai muiden sopimuksen kohteena olevien työkokonaisuuksien yhteyteen kuuluvaa tavaraa urakoitsijan tai muun suoritusvelvollisen hallinnassa olevalla ajoneuvolla, jos tiellä suoritettun kuljetuksen kuljetuskustannusten osuus on enintään 30 prosenttia urakasta tai työkokonaisuudesta. Näin ollen esimerkiksi lyhyen matkan muuttokuljetuksiin ei kaikissa tapauksissa tarvita lupaa.

Myös ammattikuljettajia koskevat vaatimukset poikkeavat toisistaan eri liikennetyypeissä. Raskaan kaluston kuljettajien yleiseurooppalaisista ammattipätevyysvaatimuksista säädetään kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007). Taksinkuljettajien ammattipätevyysvaatimukset ovat kansallisia.

Laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä (695/2009) tuli voimaan 1.1.2010. Lakia sovelletaan kaikkiin taksiliikennelain mukaisissa ajoissa toimiviin kuljettajiin. Kuljettajalta vaaditaan edelleen erillinen lupa, nyt nimeltään taksinkuljettajan ajolupa, joka osoittaa kelpoisuuden. Aiemmin ajoluvan

nimi on ollut henkilöauton ammattiajolupa. Uudessa laissa on täsmennetty ajoluvan myöntämisen edellytyksiä hakijan henkilökohtaisen soveltuvuuden ja osaamisen osalta. Taksinkuljettajan on aina suoritettava erillinen taksinkuljettajan koulutus ja koe sekä laissa tarkoitettu jatkokoulutus. Koulutuksessa kiinnitetään erityistä huomiota muun muassa asiakaspalveluun ja turvallisuuteen. Ajoluvan myöntäminen edellyttää edelleen raskaan kaluston kuljettajien vaatimuksista poiketen paikallistuntemusta. Kuljettajalla on oltava auton asemapaikkaa vastaava tuntemus.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajilta, jotka toimivat ammattiliikenteessä, vaaditaan lähtökohtaisesti aina raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyys, lukuun ottamatta laissa erikseen mainittuja poikkeuksia. Näin ollen esimerkiksi yksityisiä, ei-kaupallisia ajoja kuorma-autolla voidaan edelleen suorittaa pelkän ajokortin nojalla. Kuorma-autonkuljettajilta vaaditaan tavaraliikenteen kuljettajien ammattipätevyyskoulutus, linja-autonkuljettajilta puolestaan henkilöliikenteen kuljettajan koulutus. Raskaan kaluston kuljettajien peruskoulutuksen määrä on huomattavasti suurempi kuin taksinkuljettajilta vaaditun koulutuksen määrä. Myös jatkokoulutusvaatimus on vähintään viisinkertainen taksinkuljettajiin verrattuna.

Ajoneuvojen luokittelu perustuu yhteisöoikeuteen. Ajoneuvolain (1090/2002) mukaan autoista henkilöautona pidetään henkilöiden kuljetukseen valmistettua M1-luokan ajoneuvoa, jossa on istumapaikkoja enintään 8 henkilölle kuljettajan lisäksi. Linja-autona pidetään ajoneuvoluokituksessa puolestaan henkilöiden kuljetukseen valmistettua M2- ja M3-luokan ajoneuvoa, jossa kuljettajan lisäksi on paikka vähintään 9 henkilölle. M2-luokan ajoneuvon kokonaisuudessa voi olla enintään 5 tonnia. M3-luokan ajoneuvon kokonaisuudessa on yli 5 tonnia. Paketti-auto on ajoneuvoluokituksen mukaan tavarankuljetukseen valmistettu N1-luokan ajoneuvo, jonka kokonaisuudessa on enintään 3,5 tonnia. Kuorma-auto on puolestaan N2- tai N3-luokan ajoneuvo, joka on tavarankuljetukseen valmistettu ajoneuvo ja jonka kokonaisuudessa on suurempi kuin 3,5 tonnia. N2-luokan ajoneuvon kokonaisuudessa voi olla

enintään 12 tonnia ja N3-luokan ajoneuvon kokonaismassa on yli 12 tonnia.

Huomattava on, että edellä mainitut massarajat poikkeavat niistä massarajoituksista, jotka koskevat ajokorttivaatimuksia. Näin ollen, jos henkilöauton kokonaismassa on yli 3,5 tonnia, sen kuljettamiseen vaaditaan kuorma-auton ajokortti (C1 tai C). Siten taksikuljettajalta, jonka henkilöauton kokonaismassa on yli 3,5 tonnia, vaaditaan lisäksi kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyys.

Henkilöiden kuljetus on ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) mukaan sallittua kaikissa autotyypeissä eli henkilöautojen lisäksi myös linja-autoissa, pakettiautoissa ja kuorma-autoissa. Ajoneuvolakia täydentävien autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (1256/1992) mukaan ratkaisevaa siinä, mihin ajoneuvoluokkaan auto kuuluu, ei ole niinkään se, mihin tarkoitukseen auto on alun perin valmistettu, kuin se, kuinka suuri osuus kuormasta voi olla henkilö- tai tavarakuormaa.

Sinänsä henkilöiden kuljettaminen on mahdollista paitsi kaikissa autotyypeissä, myös muissa ajoneuvoissa. Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen mukaan tällaisia ajoneuvoluokkia ovat esimerkiksi traktorit ja moottorityökoneet, joita voi käyttää kuljettajan lisäksi kahden hengen kuljetukseen ja joissa eräät uusimmat, golfautoa muistuttavat mallit eivät juuri eroa kevyisiin L-luokan ajoneuvoihin kuuluvista, niin sanotuista mopoautoista. Tällaisten, muiden kuin autojen käyttöä ammattimaisesti rajoittavat käytännössä kuitenkin tietyt nopeusrajoitukset.

Myös taksikuvusta eli taksivalaisimesta on annettu määräyksiä. Autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteen I mukaan taksiliikenteeseen käytettävässä M1-luokan ajoneuvossa on oltava auton laatua osoittava tunnusvalaisin. Samassa asetuksessa on tarkemmin määritelty, millainen tällaisen tunnusvalaisimen tulee olla sekä todettu, että sellaista tunnusta ja merkkivalaisinta, joka ajoneuvoluokkaa koskevissa säännöksissä säädetään pakolliseksi tai sallituksi tiettyyn ajoneuvoon tai ajoneuvoluokkaan, ei saa asentaa muuhun ajoneuvoon. Tämän sään-

nöksen rikkomisesta seuraavista sanktioista on säädetty ajoneuvolaissa.

Linja-autoissa käytettävien kilpien valaisimia koskevista tarkemmista määräyksistä on säädetty autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa.

Taksamittarin pakollisuudesta takseissa on säädetty ajoneuvolaissa. Luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä M1-luokan ajoneuvossa on oltava taksamittari. Taksamittaria ei saa olla muussa ajoneuvossa. Jos taksamittari kuitenkin on asennettu muuhun ajoneuvoon, rangaistaan tällaisesta rikkomuksesta siten kuin ajoneuvolaissa on säädetty ajoneuvorikkomuksesta.

Taksiasemalla tarkoitetaan tieliikenneasetuksen (182/1982) mukaan taksiasema-aluetta, jolla liikennemerkkin (merkki 375) nojalla pysäköinti on kielletty muilta kuin takseilta. Näin ollen kuorma-autolla tai linja-autolla pysäköinti taksiasemalle on kiellettyä. Tieliikennelain mukaan kyse on lähinnä liikenne rikkomuksesta, joten poliisi voi puuttua asiaan. Myös kunnallinen pysäköinninvalvonta voi puuttua virheelliseen pysäköintiin.

Hyvän tavan vastaisesta markkinoinnista ja kuluttajien kannalta sopimattomasta menettelystä on säädetty kuluttajansuojalaissa (38/1978). Markkinoinnissa käytettyä menettelyä pidetään sopimattomana, jos se on omiaan selvästi heikentämään kuluttajan kykyä tehdä perusteltu ostopäätös tai kulutushyödykkeeseen liittyvä muu päätös ja johtamaan siihen, että kuluttaja tekee päätöksen, jota hän ei ilman menettelyä olisi tehnyt. Markkinoinnissa tai asiakassuhteessa ei saa antaa totuudenvastaisia tai harhaanjohtavia tietoja, jos tiedot ovat omiaan johtamaan siihen, että kuluttaja tekee ostopäätöksen tai muun kulutushyödykkeeseen liittyvän päätöksen, jota hän ei ilman annettuja tietoja olisi tehnyt. Totuudenvastaiset tai harhaanjohtavat tiedot voivat koskea erityisesti elinkeinonharjoittajan tai hänen edustajansa henkilöllisyyttä, yhteystietoja, ominaisuuksia ja asemaa markkinoilla sekä heidän saamiensa palkintoja ja tunnustuksia.

Kun markkinoinnissa on toimittu sopimattomasti, kuluttaja-asiamies voi tilanteesta riippuen määrätä kiellon joko itse tai hakea kieltopäätöstä markkinaoikeudelta. Jos

markkinaoikeus katsoo menettelyn lainvastaiseksi, markkinaoikeus kieltää toistamasta menettelyä vastaisuudessa ja tavallisesti tehostaa kieltoa uhkasakolla siltä varalta, että elinkeinonharjoittaja vastoin kieltoa jatkaisi lainvastaista menettelyä.

Käytäntö

Keväällä 2009 kaksi yrittäjää on alkanut laajemmin harjoittaa kuorma-autoilla taksinomaista toimintaa. Toinen yrityksistä harjoittaa liikennettä yhdellä kuorma-autolla ilman mitään liikennelupaa tai kuljettajan ammattiajolupaa. Toinen on yhtiö, jolle Etelä-Suomen lääninhallitus on myöntänyt joukkoliikenneluvan enintään 40 linja-autolle. Nämä lähinnä pääkaupunkiseudulla toimivat yrittäjät ovat vuoden 2009 lopulla ottaneet käyttöön yhteisen toiminimen.

Lisäksi Turun seudulla toimii myös yksi yrittäjä.

Pääkaupunkiseudulla toimintaa on harjoitettu muun muassa Fiat Ducato -merkkisellä kuorma-autolla. Toimintaa on markkinoitu henkilökuljetusmuotona, joka sopii 1+5 henkilölle ja 800 kilolle matkatavaraa. Tarkoituksena on ollut panostaa franchise -liikeideaan niin, että autoja saataisiin maanlaajuisesti yhteensä 400. Näistä ajoneuvoista on 100 autoa suunniteltu toimimaan pääkaupunkiseudulla ja loput 300 autoa muualla Suomessa. Näistä autoista on yrittäjän antaman tiedon mukaan tehty lokakuussa 2008 investointipäätös. Tarkoitus on ollut rakentaa yrittäjäverkosto sekä tilausvälityskeskus autopaikannustietoineen.

Joukkoliikenneluvan nojalla toiminut yhtiö on osakeyhtiö, joka on muuttanut kolme korkeintaan 9–16 matkustajalle tarkoitettua linja-autoaan kuorma-autoiksi. Joukkoliikenneluvan nojalla se on voinut hoitaa lähinnä kunnan kuljetuksia, mutta tilausliikennettä vain rajoitetusti. Käytännössä muutoksiasetus linja-autoista kuorma-autoiksi on voitu tehdä suhteellisen helposti, kun autoista ensin on vähennetty istumapaikkoja ja tehty ne muutokset, joita tavarankuljetus yleensä edellyttää, kuten kuormatilan etuseiniä ja kuorman kiinnityspisteitä koskevat muutokset. Myös tämä yhtiö on ilmoittanut julkisuu-

dessa aikovansa laajentaa kuorma-autoilla harjoitettavaa toimintaansa sadoilla autoilla.

Molemmat yhtiöt ovat käyttäneet autojen katoilla taksivalaisinta muistuttavaa kilpeä, jossa on ollut keltaisella pohjalla mustin kirjaimin joko yrityksen nimi tai teksti ”maxi TAXI”, jossa sana ”maxi” on kirjoitettu kilven yläosaan lähes näkymättömään paikkaan ja huomattavasti pienemmällä kirjaimilla kuin sana ”TAXI”. Kilpi on siten muistuttanut erehdyttävästi tavallisessa taksivalaisimessa käytettävää kilpeä. Toisen yhtiön autoon on kilven lisäksi myös auton sivulle puhelinnumeron ohella kirjoitettu suurin kirjaimin paikkakunta, jolla toimitaan sekä sana TAXI ja auton taakse samoin teksti pääasiallisesta toiminta-alueesta sekä sanat AIRPORT Taxi.

Vuoden 2009 lopulla pääkaupunkiseudulla toimivat yrittäjät ovat perustaneet yhdessä uuden osakeyhtiömuotoisen yrityksen. Yritykselle on haettu ja saatu joukkoliikennelupa korkeintaan 40 linja-autolle. Yritykselle on nimetty uusi liikenteestä vastaava johtaja. Tämä uusi yritys harjoittaa liikennettä käytännössä kuitenkin yhteensä yhdellätoista yksityiskäyttöön rekisteröidyllä kuorma-autolla ja se on tehnyt kuljetussopimuksen suuren huonekaluyrityksen kanssa. Sopimukseen kuuluu, että asiakkaita saadaan hankkia huonekalutavaratalon toimitiloissa ja että henkilöiden ja tavaroiden kuljetusta koskeva palvelu on käytössä tavaratalon aukioloaikoina. Autot ovat sopimuksen mukaan tuolloin pääosin tavaratalon asiakkaiden käytössä. Muina aikoina kyseiset, huonekaluyrityksen mainoksilla varustetut autot voivat sopimuksen mukaan toimia itse määrittelemällään tavalla. Yrityksen toiminnasta ilman tavarankuljetuslupaa on tehty tutkintapyyntö.

1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Yleistä

Taksiliikenteen harjoittamisesta ei säädetä yhteisöläinsäädännössä. Yleisesti ottaen taksiliikenne on silti kansallisesti varsin säänneltyä sekä Euroopassa että muualla maailmassa. Näin ollen sekä lupamääriä, ajovollisuutta että taksoitusta säännellään useissa maissa. Vain joissakin maissa määrällis-

tä rajoituksista ja hintasääntelystä on luovuttu. Liikennettä harjoitetaan käytännössä yleisesti henkilöautolla. Taksia käytetään yhteiskunnan järjestämissä kuljetuksissa kuten koululaiskuljetuksissa erityisesti Pohjoismaissa. Siten taksikuljetuksiin tarvitaan Pohjoismaissa yleisesti myös isompia autoja. Edellä mainituista syistä seuraavassa on tuotu esiin vain lainsäädäntöä Pohjoismaissa. Laajemmin taksiliikenteen sääntelyä muissa maissa on selvitetty hallituksen esityksessä (HE 38/2006 vp) taksiliikennelainsäädäntöä.

Ruotsissa taksilupien määrää, hintoja tai ajovelvoitetta ei enää säädellä. Ruotsin lainsäädännön mukaan taksiliikenne on määritetty ammattimaiseksi liikenteeksi, joka ei ole linjaliikennettä ja jota harjoitetaan henkilöautolla tai kevyellä kuorma-autolla. Käytännössä varsinkin vammaiskuljetuksia hoidetaan Ruotsissa myös muilla kuin takseilla kuten kuntien omilla ajoneuvoilla. Kuorma-autot eivät ole yleistyneet taksikäytössä eikä viranomaisten tietoon ole tullut mitään niihin liittyviä ongelmia. Ongelmia ei myöskään ole tiedossa Norjassa ja Tanskassa. Näissä maissa taksilupa voidaan myöntää luvanhakijalle tilausliikenteen harjoittamiseksi moottoriajoneuvolla, joka on rekisteröity korkeintaan yhdeksälle henkilölle kuljettajaa mukaan lukien. Norjassa on lisäksi mahdollista harjoittaa alle 16 hengelle rekisteröidyllä linja-autolla tilausliikennettä jonkin verran enemmän kuin Suomessa. Vaikka viranomaisella on Norjassa ja Tanskassa sääntelyä taksiluvan määrää, sääntely eroaa suomalaisesta sääntelystä siinä, että viranomaisilla on laajempi harkintavalta lupien myöntämisessä.

1.3 Nykytilan arviointi

Taksiliikennettä on hoidettu perinteisesti henkilöautoilla eikä muuta sääntelyn tarvetta ole ollut lukuun ottamatta kieltoa harjoittaa liikennettä kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä nelipyörällä eli niin sanottua mopotaksikieltoa. Kuorma-autojen käyttö ammattimaisessa henkilöliikenteessä on uusi ilmiö. Suunnitelmat toiminnan käynnistämiseksi tulivat tietoon alkutalvella 2009 toisen yrittäjistä otettua asiassa itse aktiivisesti yhteyttä ja selvitellessä nykyisen taksiliikennelain rajoja eri viranomaisilta.

Kevään 2009 aikana ilmeni, että kuorma- ja pakettiautolla henkilöliikennettä pääkaupunkiseudulla harjoittavia yrityksiä oli kaksi ja että molemmat toimivat taksiasemilta käsin luoden asiakkaille mielikuvan, että kyse oli tavallisesta taksitoiminnasta. Molemmat olivat myös ottaneet käyttöön selvästi taksivalaisimia muistuttavia kilpiä ja taksamittareita. Taksiasemilla tilanne olikin sittemmin jo ehtinyt kärjistyä taksiliikennettä harjoittavien ja uusien tulokkaiden kesken.

Asiaa selvitettyä kävi selväksi, että liikennettä valvovan poliisimiehen oli vaikea puuttua toimintaan muutoin kuin selvän taksiasemille pysäköinnin ja taksamittarin käytön osalta. Valvonnan kannalta ongelmallisena pidettiin sitä, että autojen katolla käytettyjä kilpiä tai kupuvalaisimia oli vaikea kieltää käyttämästä, koska valaisinmääräykset olivat tulkinnanvaraisia. Toisaalta valaisinmääräysten muutoksetkaan eivät olisi auttaneet, koska määritelmiä olisi lähes mahdotonta säädellä aukottomasti. Näin ollen tulkintaerimielisyyksiä olisi odotettavissa myös jatkossa. Ajoneuvoja koskevan teknisen lainsäädännön muutoksia pidettiin puolestaan vaikeina, ellei mahdollisina niiden yhteisölainsäädäntökytöksen vuoksi. Myös lupaviranomaisen mahdollisuudet puuttua toimintaan todettiin rajallisiksi. Selvänä puolestaan pidettiin sitä, että asiaan voitaisiin haluttaessa puuttua kulluttajansuojalainsäädännön keinoin.

Kesäkuussa 2009 liikenne- ja viestintäministeriö antoi asiassa ohjeistusta Helsingin poliisille ja pyysi kirjeellä kuluttajiasiamiestä kiinnittämään huomiota pääkaupunkiseudulla ammattimaista taksiliikennettä muistuttavaa liikennöintiä harjoittavien yritysten toimintaan ja ryhtymään tarpeelliseksi katsomiinsa toimenpiteisiin mahdollisen harhaanjohtavan markkinoinnin ja sopimattoman menettelyn kieltämiseksi. Toimenpidepyyntöä pidettiin kiireellisenä kuluttajien suojaamisen vuoksi. Kirjeessä korostettiin sitä, että toiminta oli erityisen ongelmallista siksi, että sitä voitiin harjoittaa ilman ammattimaisen henkilöliikenteen yleisiä vaatimuksia, jotka koskevat yrittäjän tai kuljettajan puhdasta rikostaustaa tai ammattitaitoa. Toimintaa eivät koskeneet mitkään taksiliikenteen yleiset vaatimukset paikkakuntatuntemuksesta eikä hintoja tai taksamittarin käyt-

töä säännelty siten kuin taksiliikennelain nojalla säännellään taksien osalta. Koska autot ulkonaisesti eivät kovin paljon poikenneet normaalissa taksiliikenteessä käytetyistä suurimmista, korkeintaan 8 henkilölle kuljettajan lisäksi tarkoitetuista autoista ja niissä käytettiin taksivalaisinta muistuttavaa kupua, kirjeessä korostettiin, että kuluttajan oli myös käytännössä mahdoton tietää, että kyseisissä autoissa ei ollut käytössä normaali taksitaksa.

Kuluttajaviranomaisilta saadun tiedon mukaan asian käsittely on kesken. Yrityksille on lähetetty selvityspyyntö heinäkuussa. Saaduista vastauksista ilmeni selvästi, että toimintaa ei aiota muuttaa, ellei lakia muuteta. Kuluttajaviranomainen voi puuttua markkinointiin omilla keinoillaan, mutta jos yritykset vastustavat markkinointikieltoa, asia on vietävä markkinaoikeuteen, jossa käsittelyajat ovat nykyään pitkiä. Markkinaoikeuden päätöksestä voisi luonnollisesti vielä valittaa.

Kun vuoden 2009 lopulla ilmeni, että pääkaupunkiseudulla toimivat yrittäjät ovat perustaneet uuden yhteisen yrityksen, ilmeni myös, että huonekalutavaratalo, jonka kanssa tämä uusi yritys oli tehnyt sopimuksen, markkinoi näitä palveluja internet-sivuillaan. Huonekalutavaratalo on näin pitänyt toimintamallia hyvänä uutena palveluna. Asiakkailta ei ole tietävästi tullut palvelusta valituksia. Internet-sivuilla todetaan kuitenkin muun muassa, että kyse on isoista tilatakseista, joihin mahtuu 300 cm pitkiä ja enintään 800 kiloa painavia tuotteita sekä viisi henkilöä. Palvelun hinnan on ilmoitettu olevan 69 euroa vyöhykkeellä I ja 89 euroa vyöhykkeellä II. Ilmoituksessa todetaan myös, että asiakkaan on maksettava suoraan kuljettajalle. Huonekalutavaratalolla ei ole ollut tiedossa sitä, että uudella yrityksellä ei ole tavaraliikenteen harjoittamiseen vaadittavia liikennelupia tai taksilupia. Käytännössä tavaratalon toimintaan tarkoitettuja ja yhtiön liiketunnuksin varustettuja kuorma-autoja on käytetty myös yleisessä taksiliikenteen omaisessa liikenteessä pääkaupunkiseudulla. Tämä on ollut tavaratalon kanssa tehdyn sopimuksen mukaan mahdollista, mutta kuluttajien kannalta harhauttavaa toimintaa.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on parantaa taksipalveluja käyttävien asiakkaiden turvallisuutta ja kuluttajansuojaa sekä ylläpitää taksipalveluiden laatua, luotettavuutta ja toimivuutta käytännössä.

2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Valmistelussa selvitettiin liikenne- ja viestintäministeriön koolle kutsuman asiantuntijaryhmän avulla, mitä eri vaihtoehtoja olisi käytettävissä paketti- tai kuorma-autolla harjoitetun ammattimaisen henkilöliikenteen suhteen.

Asiantuntijaryhmä koostui liikenne- ja viestintäministeriön, lääninhallitusten, Kilpailuviraston, Keskuskauppakamarin, Suomen Taksiliiton, Suomen palvelutaksien ja Suomen Kuntaliiton edustajista.

Asiantuntijaryhmä pohti seuraavia vaihtoehtoja:

1) sääntelyn pysyttäminen ennallaan mukaan lukien mahdolliset lisäselvityspyynnot kuluttajaviranomaisille,

2) paketti- tai kuorma-autolla harjoitettavan ammattimaisen henkilöiden kuljetuksen rinnastaminen henkilöautolla harjoitettavaan taksitoimintaan ja säätäminen luvanvaraiseksi samoin edellytyksin,

3) paketti- tai kuorma-autolla harjoitettavan ammattimaisen henkilöliikenteen kieltäminen lailla ja

4) moottoriajoneuvolla harjoitettavan ammattimaisen henkilöliikenteen kieltäminen muulla kuin henkilöautolla tai linja-autolla.

Asiantuntijaryhmä ei toimeksiantonsa mukaisesti käsitellyt vaihtoehtoa, jossa olisi puututtu lain perusteisiin kuten eri liikennelupatyyppeiden työnjakoon tai lupien määrän sääntelyyn.

Eräs vaihtoehto olisi nyt käsiteltyjen vaihtoehtojen lisäksi ollut sääntelyn ulottaminen pelkästään taksinkuljettajan ammattitaitoa koskevaan lainsäädäntöön, mutta tästä vaihtoehdosta oli jo aiemmin luovuttu kyseistä lainsäädäntöä uudistettaessa.

Asiantuntijaryhmä katsoi, että ensimmäistä vaihtoehtoa puoltaisi se, että lain muutoksen aikaa vievää valmistelua, mukaan lukien pohdintaa muutoksen suhteesta perustuslain takaamaan elinkeinovapauteen, ei tarvittaisi. Voitaisiin nojautua pelkästään voimassa olevaan lainsäädäntöön ja kuluttajaviranomaisen toimiin. Pääsääntöisesti tulisi aina harkita ensisijaisesti muita keinoja puuttua asiattomaan toimintaan kuin muuten toimivan lainsäädännön muuttamista. Asiantuntijaryhmä ei kuitenkaan pitänyt tätä vaihtoehtoa riittävän tehokkaana asiakasturvallisuuden ja kuluttajansuojan näkökulmista.

Asiantuntijaryhmä selvitti myös vaihtoehtoa, jonka mukaan paketti- ja kuorma-autolla harjoitettava ammattimainen henkilöiden kuljetus olisi rinnastettu henkilöautolla harjoitettavaan taksitoimintaan ja säädetty luvanvaraiseksi. Tässä vaihtoehdossa lupia olisi siis mahdollista jatkossa myöntää paketti- tai kuorma-autolla harjoitettavaan taksitoimintaan. Nyt toimivien yritysten kannalta vaihtoehto merkitsisi sitä, että ne voisivat halutessaan hakeutua alalle samoin edellytyksin kuin muut taksiluvan hakijat.

Paketti- ja kuorma-autoissa saa yleisesti kuljettaa henkilöitä eivätkä uusimmat automallit välttämättä ulkonäöltään eroa henkilöautoiluokkaan kuuluvista niin sanotuista pikkubusseista. Ratkaisevaa siinä, mihin ajoneuvoiluokkaan auto kuuluu, ei ole ajoneuvon aluperäinen tarkoitus vaan se, kuinka suuri osuus kuormasta voi olla henkilö- tai tavara-kuormaa. Asiantuntijaryhmä katsoi kuitenkin, että vaikka osa kuorma- ja pakettiautoista voisikin soveltua henkilökuljetuksiin, yleinen paketti- ja kuorma-autojen käyttö takseissa mahdollistaisi myös erilaisten vanhojen, pelkästään tavarankuljetuskäyttöön soveltuvien paketti- ja kuorma-autojen käytön yleisessä taksiliikenteessä, mikä ei olisi kuluttajan palveluodotusten kannalta hyvä vaihtoehto.

Asiantuntijaryhmä katsoi myös, että paketti- ja kuorma-autot ovat yleensä henkilöautoja painavampia, joten ne ovat omiaan aiheuttamaan enemmän ympäristön kannalta haitallisia päästöjä. Asiantuntijaryhmä painotti, että kuorma-autojen turvallisuusvaatimukset ovat erilaiset kuin henkilö-autojen tai linja-autojen turvallisuusvaatimukset. Henkilöau-

toihin verrattuna kuorma-autojen turvallisuusvaatimukset ovat lievemmat etu- ja sivutörmäystestien ja joltain osin myös turvavyön käyttövaatimuksien osalta. Linja-autojen turvallisuusvaatimuksiin nähden huomattavaa on, että kuorma- tai pakettiautoihin ei sovelleta linja-autoja koskevia yksityiskohdallisia rakennemääräyksiä hätäpoistumisteistä tai auton sisustusmateriaalien paloturvallisuudesta.

Asiantuntijaryhmä kiinnitti erityistä huomiota siihen, että kuorma- ja pakettiautojen yleinen käyttö taksiliikenteessä olisi ongelmallista muun muassa siksi, että näissä ajoneuvoissa voidaan kuljettaa enemmän tavaraa samassa tilassa matkustajien kanssa kuin henkilö- tai linja-autossa. Suuri samassa tilassa oleva tavaramäärä voi törmäystilanteessa liikkeelle päästyään aiheuttaa matkustajille erityistä vaaraa.

Kuorma- ja pakettiautojen rinnastaminen henkilöautoihin saattaisi vaikuttaa myös kuntien kuljetusten turvallisuuteen. Koululaiskuljetusten turvallisuusvaatimukset koskevat nykyisin vain henkilö- ja linja-autoja. Jos paketti- ja kuorma-autot sallittaisiin taksikäytössä, olisi siis, paitsi takseja koskevia määräyksiä, myös ainakin koululaiskuljetuksia koskevia määräyksiä muutettava.

Asiantuntijaryhmä ei pitänyt koululaiskuljetuksia koskevien vaatimusten muutoksia tai erityisten ikä- tai turvallisuusvaatimusten asettamista paketti- ja kuorma-autoille tarkoituksenmukaisena.

Asiantuntijaryhmä totesi, että paketti- tai kuorma-autolla harjoitettavan ammattimaisen henkilöliikenteen kieltämisvaihtoehto olisi luvanvaraistamista selkeämpi ratkaisu. Muutos olisi lakiteknisesti suhteellisen helposti toteuttavissa, koska sillä ei olisi vaikutusta muuhun sääntelyyn kuin taksiliikennelakiin. Kielto olisi myös tehokkain keino asiakasturvallisuuteen ja kuluttajansuojaan liittyvien epäkohtien poistamiseksi ja taksipalvelujen laadun takaamiseksi.

Asiantuntijaryhmä keskusteli myös vaihtoehdosta, jonka mukaan kaikki muu kuin henkilöautolla tai linja-autolla harjoitettava ammattimainen henkilöliikenne olisi kielletty. Tällöin olisi kuitenkin otettava huomioon, että tällä hetkellä sallittua henkilöiden kuljetamista saatettaisiin rajoittaa liikaa ja kielto

aiheuttaisi monien nyt moitteetta toimivien, korvausta vastaan hoidettujen kuljetusten lakkauttamisuhan. Tämä johtuu siitä, että henkilöiden kuljettaminen on ajoneuvomääräysten mukaan sallittua monella muullakin ajoneuvolla, kuten moottoripyörillä, moottorityökoneilla, traktorilla tai maastoajoneuvoilla. Esimerkiksi traktorin perävaunukuljetukset ovat viime vuosina yleistyneet ammattimaisissa, kaupunkien matkailunähtävyyksiä esittelevissä ajoissa (katujunat) ja niitä on ollut vuosia jo käytössä myös huvipuistoihin suuntautuviissa ajoissa. Maastoajoneuvoja käytetään puolestaan yleisesti henkilökuljetuksissa Pohjois-Suomen matkailukeskuksissa ja polkupyöräreiksoja yleisesti ainakin kesäisin pääkaupunkiseudun keskustassa. Tällainen yleinen kieltäminen ei siten olisi asiantuntijaryhmän näkemyksen mukaan oikeasuhtaista elinkeinon rajoittamista lain tavoitteen kannalta.

Asiantuntijaryhmä tarkasteli myös kieltoa koskevan ehdotuksen merkitystä siihen nähden, mitä kaikkea paketti- tai kuorma-autolla nykyisin saa kuljettaa. Tavarankuljetuksia varten tarvitaan yleensä joko kotimaan liikennelupa tai yhteisölupa, jos kyse on kaupallisesta tavarankuljetuksesta. Lupien määrää ei rajoiteta. Lupa edellyttää muun muassa asianomaisen yrittäjäkurssin suorittamista. Toisaalta lupaa ei vaadita kaikkiin kaupallisiin tavarankuljetuksiin. Tällaisia ilman lupaa sallittuja tavarankuljetuksia ovat esimerkiksi tavarankuljetukset enintään 2 000 kiloa painavilla ajoneuvoilla, samoin kuin muun elinkeinotoiminnan yhteydessä siihen tavaramaisesta liittyvät tavarankuljetukset sekä oman tavarankuljetukset. Samoin saa esimerkiksi lyhyen matkan muuttokuljetuksia hoitaa joissain tapauksissa ilman lupaa, koska tavarankuljetus ei vaadi lupaa, jos kyse on työurakoiden tai muiden sopimuksen kohteena olevien työkokonaisuuksien yhteyteen kuuluvasta tavarankuljetuksesta urakoitsijan tai muun suoritusvelvollisen hallinnassa olevalla ajoneuvolla, jos tiellä suoritettujen kuljetusten kuljetuskustannusten osuus on enintään 30 prosenttia urakasta tai työkokonaisuudesta.

Kaikkien tavarankuljetusten yhteydessä saatetaan joskus kuljettaa myös henkilöitä. Asiantuntijaryhmä katsoi, että jos henkilöi-

den kuljettaminen kuorma-autolla kiellettiin, tulisi kiellon kohdistua vain selvästi ammattimaiseksi katsottavaan henkilökuljetukseen kuten henkilöautokuljetuksissa. Ammattimaisuuden kannalta merkitystä ei olisi sillä, tarvitaanko kyseiseen tavarankuljetukseen liikennelupaa vai ei. Henkilöautokuljetuksissa ammattimaisena ei pidetä sitä, että maksua peritään vain satunnaisesti. Toisaalta kyyti voi olla ammattimainen vaikka itse matkustaja ei maksa siitä mitään, vaan kyydin maksaa kolmas osapuoli. Tällaisia kyytejä ovat esimerkiksi koululaiskuljetukset. Taksiliikennelain 3 §:n 2 momentin mukaan ammattimaisuus henkilöautokuljetuksissa edellyttää sitä, että henkilöitä kuljetetaan elinkeinon harjoittamisen tai tulonhankkimisen tarkoituksessa korvausta vastaan päätoimisesti taikka sivutoimisesti tai muuten toisen elinkeinon ohella. Ammattimaiseen henkilökuljetukseen rinnastetaan kuljetus korvausta vastaan, jos kuljetusta edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla.

On kuitenkin huomattava, että ammattimaisuutta koskevaa määritelmää laadittaessa tavaraliikenteen erityispiirteitä ei ole otettu huomioon. Selvää on, että jos henkilökuljetuksesta kuorma-autossa ei peritä erillistä korvausta missään muodossa, sitä ei pidetä ammattimaisena henkilöliikenteen harjoittamisena. Näin ollen esimerkiksi rakennusliikkeen omien työntekijöiden kuljetus kuormat tai pakettiautolla rakennustyömaalle olisi edelleen sallittua. Samoin sallittua olisi edelleen satunnainen, esimerkiksi muutto- tai hevoskuljetukseen liittyvä henkilökuljetus vaikka siitä perittäisiin maksua. Toisaalta selvästi ammattimaisia henkilökuljetukset kuorma- tai pakettiautolla olisivat, jos niitä myytäisiin tai markkinoitaisiin erikseen esimerkiksi Internet-sivuilla tai tarjottaisiin julkisella paikalla kuten ravintoloiden läheisyydessä.

Lain 3 §:n 2 momentissa mainittua elinkeinonharjoittamisen tai tulonhankkimisen tarkeitusta ei kuitenkaan voisi kuorma- ja pakettiautokuljetuksissa tulkita siten, että henkilökuljetuksia kuorma-autolla ei saisi tavaraliikenteen harjoittamisen, maanrakennustoiminnan tai muun elinkeinon ohella missään olosuhteissa hoitaa säännöllisesti korva-

usta vastaan. Henkilökuljetuksia paketti- tai kuorma-autolla, jotka liittyvät kiinteästi määrättyyn työkokonaisuuteen, kuten puistojen tai katujen hoitoon liittyvät kuljetukset, ei voisi pitää ammattimaisina henkilökuljetuksina vaikka työn tilaaja kuten kunta tai taloyhtiö maksaisi korvausta säännöllisesti yrittäjälle myös työntekijöiden kuljetuksesta, koska tulonhankkimisen tarkoitus on näissä kuljetuksissa muu kuin henkilökuljetus. Näissä kuljetuksissa henkilöt, joita kuljetetaan, voivat usein myös saada korvausta työstään jo kuljetuksen ajalta. Nämä työmaakuljetuksiin rinnastettavat kuljetukset olisivat siis edelleen sallittuja. Samalla perusteella ammattimaisina ei pidettäisi myöskään sellaisia henkilökuljetuksia, joissa tavarantilaaja edellyttää, että kuljetusta esimerkiksi lastin arvon vuoksi pitää autossa saattaa vartija.

On kuitenkin myös eräitä ammattimaisiksi katsottavia henkilökuljetuksia kuorma-autolla tai pakettiautolla, joita ei olisi syytä kieltää. Tällaisia henkilökuljetuksia ovat puolustusvoimien kuljetukset sekä penkinpainajaisajot ja vastaavat muut ajot, joista on olemassa erityissäätelyä ja joiden kieltäminen olisi siten kohtuutonta.

Kattava kieltäminen voisi myös olla kohtuutonta eräiden äskettäin käyttöön otettujen, uusien tavarankuljetuspalveluiden osalta, joiden sääntely on ollut puutteellista. Näiden palvelujen kehittäminen olisi hyödyllistä paitsi kuluttajien ja erityistavarakaupan, kuten huonekalujen ja kodinkoneiden kaupan, myös säännöksiä noudattavien kuorma-autoyrittäjien toimeentulon kannalta. Toimintaa tulisi voida kehittää taksitoiminnasta täysin erilliseksi palvelukokonaisuudeksi, joka ei kilpailisi normaalin taksitoiminnan kanssa vaan yksinomaan täydentäisi toiminnan pääpainona olevaa tavarankuljetuspalvelua.

2.3 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan taksiliikennelakia muutettavaksi niin, että paketti- tai kuorma-autolla harjoitettava ammattimainen henkilöiden kuljetus kiellettäisiin eräitä erikseen mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta ja säädettäisiin rangaistavaksi.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Tausta

Taksien tärkeimmät asiakkaat ovat kotitaloudet, kunnat ja elinkeinoelämä. Kotitalouksien osuus taksinkäytöstä on yli 45 prosenttia, kuntien noin 35 prosenttia ja elinkeinoelämän 20 prosenttia. Maaseudulla toimivien taksien osalta kuntien merkitys asiakaskunnasta on kuitenkin keskimääräistä suurempi.

Taksielinkeinon liikevaihto oli vuonna 2007 runsaat 700 miljoonaa euroa. Tästä yli kolmannes eli yli 200 miljoonaa euroa kertyi kuntien ja Kansaneläkelaitoksen maksuista ja korvauksista. Tällä hetkellä taksilupia on noin 10 500. Suurin osa yrityksistä on pieniä, yhden auton yrityksiä.

Vaikutukset kotitalouksiin

Ehdotetuilla muutoksilla estettäisiin paketti- tai kuorma-autolla ammattimaisia henkilökuljetuksia tarjoavien yritysten epäasiallinen toiminta ja ehkäistäisiin näin käytännössä myös tällaisten palvelujen harhaanjohtava tarjoaminen ja markkinointi taksipalveluina kuluttajille. Toisaalta ehdotetut muutokset toisivat kuluttajille jonkin verran uusia tavarankuljetukseen liittyviä palveluja. Muutoksilla lisättäisiin matkustajien turvallisuutta ehkäisemällä yleiseen taksipalveluun sopimattomien autojen käyttö. Turvallisuutta lisäisi myös se, että matkustajat eivät voisi enää tietämättään käyttää ammattimaisen henkilökuljetuksen palveluja, joissa kuljettajan ammattitaidosta, soveltuvuudesta tai paikkakunnan tuntemuksesta ei olisi varmuutta. Matkustajat voisivat entistä paremmin luottaa siihen, että ammattimaisessa henkilöliikenteessä yrittäjät ovat ammattitaitoisia ja hyvämaineisia ja että lupaviranomaiset voivat tarvittaessa aina puuttua väärinkäyttöihin.

Yritysvaikutukset

Ehdotetuilla muutoksilla ei sinänsä puututa olemassa oleviin taksilupiin. Muutoksilla oli-

si kuitenkin jonkin verran positiivisia taloudellisia vaikutuksia niille autoilijoille, joilla on taksilupa pääkaupunkiseudulla, jossa kuorma-autolla harjoitettavaa henkilöliikennettä pääasiassa nykyisin harjoitetaan, koska muutokset lakkauttaisivat tällaisen kuorma-autoilla nyt harjoitetun, kilpailevan toiminnan. Pitemmällä tähtäyksellä muutokset olisivat omiaan pitämään taksimarkkinat ajoneuvokannaltaan nykyisen kaltaisina. Toisaalta markkinat säilyisivät vakaampina ja toimivampina. Myös palvelujen laatu säilyisi parempana.

Ammattimaisen henkilöliikenteen harjoittaminen kuorma- tai pakettiautolla olisi joi-takin poikkeuksia lukuun ottamatta kiellettyä ja rangaistava teko. Ammattimaisuuden vaatimus ja nämä poikkeukset takaisivat sen, että muutokset eivät aiheuttaisi ongelmia tavaraliikennettä yleisesti harjoittaville yrittäjille.

Poikkeuksista yksi koskisi tavarankuljetuspalveluja. Näiden kuljetusten salliminen olisi tärkeää tavaraliikennettä harjoittavien yritysten kilpailukyvyä säilyttämiseksi. Taksiluvan nojalla saa kuljettaa tavaraa tilausliikenteessä 100 kiloa. Muussa liikenteessä, kuten ostoliikenteessä, taksissa voidaan kuljettaa tavaraa sen mukaan kuin kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain mukaan on mahdollista eli esimerkiksi alle 2 000 kilon painoisella henkilöautolla ilman paino- tai muita rajoituksia. Näin ollen olisi tavaraliikenteen harjoittamiseen myönnetyn luvan nojalla voitava myös hoitaa joi-takin tavarankuljetukseen selvästi liittyviä henkilökuljetuksia. Henkilöiden kuljettaminen ei olisi sallittua ilman tietäntyyppistä tavaraa ja se edellyttäisi aina pysyvää sopimusta itse tavarankuljetuspalveluista. Näin poikkeusten vaikutus varsinaiseen taksitoimintaan olisi vähäinen. Vaikutusta taksien kysyntään voisi olla lähinnä sellaisilla taksiasemilla, jotka sijaitsisivat aivan kodinkone- ja huonekaluliikkeiden välittömässä läheisyydessä.

Nyt kuorma-autoilla harjoitetun, taksiliikenteeseen verrattavissa olevan toiminnan kannalta muutos merkitsisi aina sitä, että tämäntyyppinen liikenteen harjoittaminen ja taksitunnusten käyttö olisi lopetettava lain voimaantuloon mennessä sillä uhalla, että toiminnan harjoittaja voitaisiin tuomita sak-

koon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Tällaista toimintaa harjoittavien yrittäjien kannalta muutos vaikuttaisi kuitenkin hieman eri tavoin. Pääkaupunkiseudulla tällaista toimintaa on alun perin harjoittanut kaksi yrittäjää, mutta samat henkilöt ovat vuoden 2009 lopulla perustaneet myös uuden yhteisen osakeyhtiömuotoisen yrityksen. Tämän lisäksi viranomaisten tietojen mukaan myös Turun seudulla toimii kuorma-autolla henkilökuljetuksia hoitava yritys. Viranomaisilla ei ole tietoa mistään laajemmasta toiminnasta.

Toisella pääkaupunkiseudulla alun perin toimineista yrityksistä on yhä joukkoliikennelupa korkeintaan 40 linja-autolle, joista suuri osa katsastettiin muutoksena kuorma-autoiksi. Näillä autoilla yritys alkoi harjoittaa taksinomaista liikennettä, mikä on kiellettyä joukkoliikenneluvan nojalla. Lainmuutoksella ei olisi tälle yritykselle kovin suuria vaikutuksia, koska se voisi katsastaa autot uudestaan muutettuina linja-autoiksi ja alkaa harjoittaa niillä linja-autoliikennettä.

Toisella alkuperäisistä yrityksistä ei ole ollut mitään liikennelupaa. Muutos tarkoittaisi tämän yrityksen kannalta sitä, että henkilöiden kuljetus loppuisi kokonaan tai sitä, että yrittäjän olisi vaihdettava autonsa henkilöautoksi ja haettava taksilupaa muiden luvanhakijoiden kanssa tasavertaisesti. Yrittäjä voisi myös vaihtaa auton linja-autoksi (jos pelkkä muutoskatsastus ei onnistuisi) ja hakea joukkoliikennelupaa, jonka saaminen on käytännössä helpompaa, koska lupamääriä ei rajoiteta.

Molemmissa vaihtoehdoissa edellytettäisiin kuitenkin muun muassa asianomaisen yrittäjäkurssin suorittamista. Taksiryttäjäkurssien hinnat ovat vuonna 2008 olleet keskimäärin 1 300 euroa ja linja-autoryttäjäkurssin hinnat keskimäärin 2 000 euroa. Hinnat ovat koulutajakohtaisia. Lisäksi on maksettava kokeesta. Sen hinta on ollut 170 euroa. Myös asianomainen ammattiajolupa on hankittava. Taksikuljettajan osalta ammattipätevyden osoittavan kurssin hinta on 300–600 euroa kouluttajasta riippuen. Itse kokeen hinta on ollut 70 euroa.

Yrittäjä voisi myös halutessaan suunnata toimintaansa tavarankuljetukseen. Tässä vaihtoehdossa henkilöiden kuljetus olisi erit-

täin tarkasti rajattua taksitoiminnan ulkopuolelle. Jatkossa yrittäjään, jos hän hankkisi luvan, kohdistuisi luonnollisesti myös erilaisia hallinnollisia velvoitteita (lähinnä lupaviranomaisia kohtaan) samoin kuin muihin lupahaltijoihin. Mikäli kaikenlainen ammattimainen kuljetustoiminta lopetetaan kokonaan, yrittäjälle tulee myös jo tehtyjä investointejaan koskevia kustannuksia eli lähinnä kustannuksia nyt käytössä olleesta autostaan.

Tilanne on jonkin verran muuttunut edellä mainittujen kahden yrityksen johdossa toimineiden henkilöiden perustettua yhteisen uuden yrityksen ja hankittua kyseiselle yritykselle uuden liikenteestä vastaavan henkilön sekä uuden joukkoliikenneluvan korkeintaan 40 linja-autolle. Uuden järjestelyn lainmukaisuus ja oikeus harjoittaa tavaraliikennettä on epäselvää. Yritys on kuitenkin tehnyt sopimuksen suuren huonekalutavaratalon kuljetuksista ja tavaratalon mukaan tämä toiminta on ollut moitteetonta. Tavaratalon tiedossa ei ole ollut se, että toiminnan laillisuus on epäselvä. Käytännössä kuljetuksia hoidetaan samoilla kuorma-autoiksi muutetuilla linja-autoilla. Mikäli autoja ei haluttaisi katsastaa muutoksena takaisin linja-autoiksi, yrityksen tulisi hankkia tavaraliikenteen harjoittamiseen tarkoitettu lupa. Henkilökuljetuksia voitaisiin hoitaa vain hyvin rajoitetusti tiettyjen tavaroiden kotiinkuljetuspalvelun yhteydessä erillisen, tavarankuljetusta koskevan sopimuksen mukaisesti. Muu henkilökuljetus olisi siten myös tämän yrityksen osalta ehdottomasti kiellettyä ja rangaistava teko, eikä taksitunnuksia saisi käyttää.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Muutokset eivät vaikuttaisi lupaviranomaisten taksiliikennettä koskevien asioiden hoitamiseen tai niissä noudatettuihin menettelyihin, eikä niillä olisi vaikutusta lupaviranomaisten taksiasioita hoitavan henkilökunnan määrään. Muutokset helpottaisivat valvovien viranomaisten eli poliisin ja kuluttajaviranomaisten toimintaa.

3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Muutoksilla olisi pitkällä tähtäyksellä myönteistä vaikutusta ympäristön kannalta, kun henkilöautoja yleensä raskaampien ja enemmän päästöjä aiheuttavien paketti- ja kuorma-autojen käyttö yleisessä taksiliikenteessä kiellettäisiin. Erityisesti tämä vaikutus korostuisi siksi, että taksiliikenteessä kuljetetaan useimmiten vain yhtä henkilöä.

Työpaikkojen vähenemiseen ehdotetuilla muutoksilla ei olisi erityistä merkitystä lain tultua voimaan, koska palkatut kuljettajat siirtyisivät ainakin toisessa, nyt kyseessä olevista yrityksistä todennäköisesti entisiin tehtäviinsä. Vaikka tämä ei olisi mahdollista, kuljettajapula on yleistä taksialalla ja erityisesti pääkaupunkiseudulla, jolla kiellettävää toimintaa nyt harjoitetaan, joten kuljettajien työllistyminen ei olisi erityinen ongelma.

Muina vaikutuksina voi vielä mainita, että muutoksilla helpotettaisiin viranomaisten mahdollisuutta tunnistaa rikoksia ja rikkomuksia, kun ammattimaista henkilöliikennettä ei pääsääntöisesti voisi harjoittaa muuten kuin luvan nojalla. Yleinen ammattimaisia henkilökuljetuksia koskeva lupavaatimus helpottaisi myös taksipalveluiden laadun ylläpitoa ja edelleen kehittämistä.

Alueellisesti vaikutukset olisivat lain voimaantulua erilaisia eri puolilla Suomea, koska kuorma-autoilla harjoitettua taksitoimintaa on esiintynyt lähinnä vain pääkaupunkiseudulla. Näin ollen lain välittömät vaikutukset olisivat siellä suuremmat.

4 Asian valmistelu

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta puuttui kuorma-autoilla harjoitettuun ammattimaiseen henkilöliikenteeseen kesällä 2009 mietinnössään (LiVM 13/2009 vp) taksiliikennelain muuttamisesta. Valiokunta piti erittäin tärkeänä sitä, että taksiliikennelain osalta selvitetäisiin henkilöiden turvallisuuden ja toimijoiden tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi mahdollisimman pikaisesti muulla kuin henkilöautolla tiellä toteutettavan ammattimaisesti ja korvausta vastaan tapahtuvan henkilöiden kuljettamisen mahdollinen sääntelyn tarve.

Liikenne- ja viestintäministeriö kutsui lopukesästä 2009 koolle laajapohjaisen asiantuntijaryhmän selvittämään, miten toimintaan tulisi yleisesti suhtautua. Asiantuntijaryhmän tuli tukea virkatyönä mahdollisesti tehtävän hallituksen esityksen valmistelua. Asiantuntijaryhmä sai työnsä tältä osin päätökseen marraskuun alussa 2009.

Asiantuntijaryhmä koostui liikenne- ja viestintäministeriön eri tieliikenteen asiantuntijoista sekä lääninhallitusten, Kilpailuviraston, Keskuskauppakamarin, Suomen Taksiliiton, Suomen Palvelutaksit ry:n ja Suomen Kuntaliiton edustajista.

Asiantuntijaryhmän mielipide oli se, että nykyinen taksiliikennelaki oli puutteellinen ja sitä tuli täsmentää.

Esitystä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä asiantuntijaryhmän kannanotton pohjalta.

Esityksestä on pyydetty lausunnot. Lausuntoja saatiin seuraavilta tahoilta: Lääninhallitukset, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Linja-autoliitto, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Suomen Taksiliitto ry, Helsingin Taksidata Oy, työ- ja elinkeinoministeriö, puolustusministeriö, oikeusministeriö, sisäasiainministeriö, Kilpailuvirasto, Kuluttajavirasto, Ajoneuvohallintokeskus, Keskuskauppakamari, Suomen Kuntaliitto, Helsingin poliisilaitos, Itä-Uudenmaan poliisilaitos, MaxiTaxi yhtiöt. Lisäksi saatiin yksi yksittäisen liikenteenharjoittajan lausunto.

Ylivoimaisesti suurimmassa osassa lausunnoista on joko kannatettu esitystä voimakkaasti tai todettu, että esitykseen ei ole huomauttamista. Kuluttajaviraston lausunnossa on korostettu, että epäkohtiin puuttuminen kuluttajasuojalain markkinointisäännösten kautta on mahdollista, mutta aikaa vievää. Esitetty lainmuutos olisi siksi tarpeellinen. Se olisi myös tarpeen, koska kyse on selkeästi liikenteenharjoittamisen rajoittamisesta, jota koskevan sääntelyn tulee olla yksiselitteistä ja tarkkarajaista. Muutama esitystä kannattavaan lausuntoon on sisällynyt kuitenkin vähäisiä perusteluja koskevia huomioita. Suomen Taksiliiton lausunnossa on esitetty myös pykälämuutosta, joka koskee niin sanottujen mopoautojen käytön rangaistavuutta. Liiton mukaan näiden ajoneuvojen käyt-

töön ammattimaisessa henkilöliikenteessä tulisi suhtautua samalla ankaruudella kuin kuorma-autojen käyttöön vastaavassa liikenteessä.

Oikeusministeriö katsoo pykälien osalta muutostarvetta olevan vain taksia koskevaan määritelmään, jonka määritelmän tarvetta tulisi sen mielestä vielä harkita, koska käsite on yleiskielinen ilmaisu. Oikeusministeriö ei ole ottanut kantaa rangaistusasteikkoon vaan tässäkin lähinnä määritelmään (henkilöauto), jota tuli sen mielestä selventää perusteluissa. Muutoin oikeusministeriö on viitannut perustuslakivaliokunnan kannanottoihin ja todennut, että se pitää esitettyä kieltoa hyväksyttävänä elinkeinovapauden rajoituksena ja katsoo myös, ettei ehdotettu sääntely muodostune ongelmalliseksi perustuslaissa turvatun omaisuuden suojan kannalta.

Kolmessa lausunnossa esitystä on vastustettu. MaxiTaxi - yhtiöiden lausunnossa on todettu nyt harjoitetun liikenteen olleen kaikin tavoin laillista taksiliikennettä. Esityksen turvallisuutta, kuluttajansuojaa ja laatua koskevat perusteet on kiistetty. Lausunnossa on lisäksi arvosteltu asiaan vaikuttavien tahojen sidonnaisuuksia ja esitystä valmistelleen asiantuntijaryhmän kokoonpanoa ja ammattitaitoa sekä todettu tehtyjen johtopäätösten perustuneen virheellisiin tietoihin. Esitystä on pidetty syrjivänä ja vaadittu sen poistamista lain ja yleisen oikeustajun vastaisena. Yksittäisen liikenteenharjoittajan kielteisessä lausunnossa on myös kiistetty esityksen turvallisuusperustelut ja viitattu joukkoliikenneluvalla harjoitettavaan samantyyppiseen toimintaan.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausunnossa esityksen on todettu huonontavan entisestään kuorma-autoryttäjien kilpailukykyä estämällä yksipuolisesti henkilökuljetusten yhdistämisen tavarankuljetuksiin esimerkiksi syrjäseuduilla niin, että tämä yhdistely olisi mahdollista vain takseille. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausunnossa on korostettu, että henkilöiden kuljettamista ei saisi yleisesti kieltää, mutta siinä ei kuitenkaan ole vastustettu sitä, että selkeästi taksinomainen toiminta kuorma-autolla kiellettäisiin.

Esitystä on täsmennetty lausuntojen pohjalta. Esitykseen on lisätty poikkeusmahdolli-

suus kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä kuorma- tai pakettiautolla joissakin tarkasti yksilöidyissä, selvästi tavarankuljetukseen liittyvissä kuljetuksissa. Samalla esitykseen

on myös sisällytetty yleinen kieltö käyttää taksamittaria tai taksivalaisinta tai näitä harhaanjohtavasti muistuttavia taksin tunnuksia.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

2 §. Määritelmät. Pykälän 1 momentin 9 kohdassa määriteltäisiin, mitä tarkoitetaan yleisesti taksilla.

Nykyisin saman pykälän ja momentin 3 kohdassa on määritelty vain se, mitä tarkoitetaan taksiluvalla. Tämän lainkohdan mukaan taksilupa on määritetty hakemuksesta myönnettäväksi liikenneluvaksi, joka oikeuttaa luvanhaltijan harjoittamaan tilausliikennettä ja palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua liikennettä yhdellä henkilöautolla tai yhdellä esteettömyyttä koskevat vaatimukset täyttävällä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta.

Lain 3 § sisältää myös soveltamisaluetta koskevan rajauksen. Sen sijaan taksi yleisenä käsitteenä puuttuu, mikä on johtanut siihen, että varsinkin kuorma-autojen on väitetty voivan olla takseja, joilla olisi samat oikeudet toimia taksiasemilta tai käyttää takseille varattuja kaistoja. Esimerkiksi tieliikenneasetuksen 16 §:n taksiasemaa koskevan liikennemerkin nro 375 mukaan asemalla pysäköinti on kielletty muilta kuin takseilta.

Määritelmä on tarpeen myös sen vuoksi, että se rajaa muunkin liikenteen kuin niin sanotun mopoautoilla tai kuorma-autolla harjoitettavan liikenteen taksikäsitteen ulkopuolelle. Näin ollen määritelmä selventäisi sitä, että esimerkiksi polkupyöräriksojen tai muiden sinänsä ammattimaisessa liikenteessä jatkossakin sallittujen ajoneuvojen haltijat eivät voisi katsoa olevansa oikeutettuja esimerkiksi taksiasemilla pysäköintiin. Määritelmä selventäisi myös rajaa linja-autoliikenteeseen ja estäisi sen, ettei vastaisuudessa mahdollisesti kehitettäviä, uudentyyppisiä, henkilöautoksi ajoneuvolainsäädännössä luokittelemattomia ajoneuvoja

pidettäisi taksiliikennelain mukaisina takseina.

3 §. Lain soveltamisala. Pykälässä lain soveltamisalaa laajennettaisiin koskemaan kuorma- ja pakettiautolla harjoitettavaa liikennettä. Tämä olisi sallittua vain, jos kyse olisi tarkemmin määritellyistä kotiinkuljetuspalveluista.

4 a §. Henkilöiden kuljettaminen eräissä ajoneuvolaissa mainituissa ajoneuvoissa. Pykälä olisi uusi ja siinä säädettäisiin kiellosta harjoittaa henkilöiden kuljettamista ammattimaisesti kuorma- tai pakettiautolla sekä kiellosta harjoittaa ammattimaista henkilöliikennettä niin sanotuilla mopoautoilla. Mopoautojen eli ajoneuvolain (1090/2002) 13 §:ssä tarkoitettujen kolmipyörien, nelipyörien ja kevyiden nelipyörien käyttö on nykyisin kielletty 4 §:n 3 momentissa. Viimeksi mainittu kieltö perustuu siihen, että näiden ajoneuvojen on todettu olevan asiakkaiden kannalta turvattomia niiden rakenteen ja nopeusrajoituksen vuoksi.

Kuorma- ja pakettiautot on määritelty ajoneuvolain 10 §:n 2 momentin 3 ja 4 kohdassa seuraavasti: N1-luokan ajoneuvo (pakettiauto) on tavaran kuljetukseen valmistettu ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia ja N2- ja N3-luokan ajoneuvo (kuorma-auto) on tavaran kuljetukseen valmistettu ajoneuvo, jonka kokonaismassa on suurempi kuin 3,5 tonnia. N2-luokan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 12 tonnia ja N3-luokan ajoneuvon kokonaismassa on yli 12 tonnia.

Kieltö harjoittaa henkilöliikennettä kuorma- tai pakettiautolla koskisi vain ammattimaiseksi katsottavaa henkilöliikennettä. Ammattimaisuuden käsitettä kuorma- ja pakettiautolla harjoitetun liikenteen kannalta on selostettu edellä yleisperustelujen kohdassa 2.2 Toteuttamisvaihtoehdot.

Pykälään sisältyisi myös kolme kieltoa koskevaa poikkeusta.

Näitä olisivat ensinnäkin henkilökuljetukset, joista on olemassa erityisääntelyä. Näitä olisivat penkinpainajaisajot ja muut vastaavat ajot sekä puolustusvoimien kuljetukset. Penkinpainajaisajoista on säädetty asetuksessa ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992). Asetuksen 43 §:n 2 momentin mukaan kuorma-autoa (N2- ja N3-luokka), jonka kuormalavalla ei ole istuimia tai penkkejä, saa käyttää tilapäisesti penkinpainajaisajoihin ja muihin vastaaviin tilaisuuksiin liittyviin matkustajien kuljetuksiin edellyttäen, että auton kuljettajalla on vähintään kahden vuoden ajokokemus kuorma-autolla toisen palveluksessa tai luvanvaraisen liikenteen harjoittajana. Tällaiset selvästi tilapäisluonteiset kuljetukset ovat yleensä ammattimaisia ja ne olisi sallittava myös jatkossa.

Toinen poikkeus koskisi puolustusvoimien sotilaskuljetuksia. Liikenneministeriön päätöksessä sotilasajoneuvoasetuksen soveltamisesta (561/1992), joka päätös on sen 4 §:ää ja 64 §:ää lukuun ottamatta kumottu, säädetään, että puolustusvoimissa saa suorittaa sotilaskuljetuksia kuorma- ja maastokuorma-auton sekä pakettiauton tavaratilassa. Henkilökuljetusta pidetään sotilaskuljetuksena silloin, kun kuorma- tai maastokuorma-autossa on kuljettajan lisäksi enemmän kuin yhdeksän henkilöä. Samassa pykälässä todetaan vielä, että henkilökuljetusoikeus on myös henkilöllä, joka toimii puolustusvoimien käyttöön kuljettajineen vuokratun kuorma-auton kuljettajana edellyttäen, että hänellä on CE-luokan ajokortti ja todistettavasti vähintään yhden vuoden ajokokemus kuorma-auton kuljettajana ammattimaisessa liikenteessä tai toisen palveluksessa. Säännös on tarpeen, koska ainakin sellaista liikennettä, jossa puolustusvoimien käyttöön vuokrataan kuorma-auto kuljettajineen, voidaan pitää ammattimaisena henkilöliikenteenä. Käytännössä tällaista liikennettä harjoitettaisiin lähinnä poikkeusoloissa.

Kolmas poikkeus koskisi selvästi tavarankuljetukseen liittyviä henkilökuljetuksia, kuten huonekalujen ostajien kuljetuksia samalla autolla huonekalujen kanssa asianomaisesta huonekalumyymälästä asiakkaan kotiin. Tällaiset kotiinkuljetuspalvelut ovat nykyisinkin

olleet sallittuja silloin, kun niistä ei erikseen ole peritty maksua tai kun sitä ei ole pidetty muuten ammattimaisena, eli kuljetukset ovat olleet satunnaisia eikä korvauksen määrä ole ollut merkittävä. Ehdotetulla poikkeuksella sallittaisiin henkilöiden kuljettaminen tavarankuljetuksen yhteydessä jonkin verran laajemmin. Näin palveluja voisi mainostaa ja niistä voisi periä lisäkorvauksen.

Kuljetukset edellyttäisivät aina matkustajan kyseisestä liikkeestä hankkiman tavarankuoraa autossa, eikä asiakkaita voisi siten esimerkiksi noutaa kotoaan ja viedä liikekeskukseen ostoksille. Kuljetus voisi siis olla vain yhdensuuntaista, oli määräpaikka tavarankuoraa ostajan koti tai muu osoite. Kuljetus edellyttäisi aina kirjallista sopimusta tavarankuoraa kotiinkuljetuspalvelusta liikenteen harjoittajan ja tavarankuoraa myyjän tai myyjän edustajan kesken. Kotiinkuljetuspalvelua koskevan sopimuksen tulisi olla liikennettä harjoitettaessa autossa mukana ja kuljettajan olisi esitettävä se pyydettyä poliisi-, tulli- tai rajavartiolaitosmiehelle. Toimintaa harjoittavalla tulisi olla voimassa oleva, Suomessa myönnetty tavarankuljetukseen oikeuttava liikennelupa eli kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 3 §:ssä mainittu yhteisölupa tai kotimaan liikennelupa. Kuljetuksen tulisi myös olla matkustajan näkökulmasta katsoen tarpeellista tavarankuoraa koon tai painon vuoksi. Kuljetettava tavara olisi näissä tapauksissa ominaisuuksiltaan sellainen, että sen kuljettamista olisi pidettävä toiminnan ensisijaisena tarkoituksena. Tällaisia tavaroita ovat muun muassa huonekalut ja suurimmat kodinkoneet. Tarpeellisena kuljetuksena ei siten voitaisi pitää tavanomaisesti henkilöautolla kuljetettavien, kooltaan pienempien tavaroiden tai päivittäistavaroiden kuljetusta, vaikka tällaisten tavaroiden määrä olisi suuri.

Tällaisissa sallituissa kotiinkuljetuspalveluissa olisi siten aina kyseessä matkustajan tavarankuoraa suureen kokoon tai painoon perustuva kuljetus, jossa tavarankuoraa hankkija kulkee mukana.

Pykälässä kielletäisiin lisäksi taksamittarin tai taksivalaisimen tai näitä läheisesti muistuttavien laitteiden käyttö kaikissa muissa kuin takseissa. Näin myös esimerkiksi pelkkää taksikilpeä muistuttavan kilven käyttö ilman valaisinta olisi kiellettyä. Säännös olisi

tarpeen kuluttajien harhauttamisen ehkäisemiseksi. Taksamittarin käyttö on kielletty ajoneuvolaissa ja taksin valokilven saa autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen nojalla asentaa vain henkilöautoon. Näiden säännösten rikkomisesta on erikseen säädetty ajoneuvolaissa. Lisäksi kuluttajansuojalaki sisältää harhanjohtavaa markkinointia koskevan sääntelyn. Uusi 5 momentti osoittaisi kuitenkin selkeästi, että vain tässä laissa tarkoitettu, takseilla harjoitettu henkilöliikenne on luonteeltaan taksiliikenteen harjoittamista, minkä vuoksi taksitunnuksia muistuttavienkaan tunnusten käyttöä ei voida sallia muissa autoissa.

28 §. Rangaistussäännökset. Luvattoman liikenteen harjoittamista koskevaa pykälää ehdotetaan selvennettäväksi lisäämällä pykälään sana ”henkilöautolla” korostamaan sitä, että kaikki ammattimaisesti harjoitettu henkilöliikenne ilman lupaa kuten polkupyörällä harjoitettu ammattimainen henkilöliikenne ei ole kiellettyä ja rangaistavaa. Pykälää ehdotetaan myös täydennettäväksi niin, että kuorma- ja pakettiautolla harjoitettu ammattimainen henkilöliikenne rinnastettaisiin henkilöliikenteen harjoittamiseen henkilöautolla ilman lupaa. Teosta voitaisiin tuomita sakkoa tai korkeintaan kuusi kuukautta vankeutta. Teon kieltäminen ilman rangaistussäännöstä olisi tehotonta. Rinnastus henkilöautolla ilman lupaa tehtyyn tekoon eli niin sanotun pimeään taksiliikenteen harjoittamiseen olisi perusteltua, koska käytännössä kyse olisi hyvin samantapaisesta toiminnasta ja lupamääräysten kiertämisestä.

Ammattimaista henkilöliikenteen harjoittamista kolmipyörällä, nelipyörällä ja kevyellä nelipyörällä, joka on ollut kiellettyä jo vuodesta 2007 lähtien, ei sen sijaan ehdoteta rinnastettavaksi kuorma-autolla harjoitettavaan liikenteeseen. Teko rinnastettaisiin muihin liikenne rikkomuksiin, joita ovat muun muassa taksiluvan luovuttaminen toisen käyttöön. Näin teosta voisi tuomita vain sakkoa, mikä olisi riittävä tehoste kiellolle ottaen huomioon, että kyseisestä teosta ei, vuonna 2007, jolloin toiminta kiellettiin, katsottu voitavan tuomita yhtä ankarasti kuin luvattoman taksiliikenteen harjoittamisesta. Ei ole myöskään mitään erityisiä, esimerkiksi tutkintaan liittyviä syitä, joiden vuoksi mo-

poautotaksien käytöstä pitäisi voida tuomita vankeusrangaistusta.

Pykälän toista momenttia ehdotetaan muutettavaksi myös niin, että 4 a §:n 3 momentissa erikseen sallituissa kuljetuksissa mukana pidettävän sopimuksen mukana pitämisen tai esittämisen laiminlyönti olisi rangaistavaa liikenne rikkomuksena.

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä toukokuuta 2010.

3 Suhde perustuslakiin ja säättämisenjärjestys

Esityksessä säädettäisiin ammattimaisen henkilöliikenteen liikennelupiin ja liikenteen harjoittamiseen liittyvistä kysymyksistä. Sääntelyä on arvioitava erityisesti perustuslain 15 §:n omistusoikeuden suojan ja 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta. Taksiliikennelaki tuli voimaan 1 päivänä elokuuta 2007. Lain säätämisen yhteydessä asiasta hankittiin perustuslakivaliokunnan lausunto silmällä pitäen erityisesti esityksen suhdetta elinkeinovapautteen. Lausunnon (PeVL 31/2006 vp) mukaan lupajärjestelmän olemassaolo oli perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä ottaen huomioon kuluttajansuoja ja turvallisuus. Määrälliset rajoitukset eivät perustuslakivaliokunnan mukaan olleet välttämättömiä, mutta hyväksyttäviä, ottaen huomioon alan merkitys ja erityispiirteet sekä kansalaisten liikkumisvapaus. Valiokunta kiinnitti arviossaan huomiota siihen, että säännösten on kuitenkin oltava täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Rajoittamisen laajuuden ja edellytysten on ilmentävä laista, ja säännösten luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä tulee antaa riittävä ennustettavuus viranomaistoiminnasta.

Lakia säädettäessä lähtökohtana oli paitsi se, että taksitoiminnan tuli yhä olla säänneltyä ja luvanvaraista, myös se, että taksitoimintana pidettiin vain henkilöautolla harjoitettua liikennettä.

Lähtökohta olisi edelleen sama. Tämän vuoksi taksiliikennelakia ehdotettaisiin vain täsmennettäväksi. Lakiin lisättäisiin uusi 4 a § ja muutettaisiin 28 §:ää niin, että ammatti-

maisena henkilöliikenteen harjoittaminen paketti- tai kuorma-autolla kiellettäisiin ja kieltä toa täydennettäisiin rangaistussäännöksiä muuttamalla niin, että nyt kiellettävä toiminta rinnastettaisiin luvattoman taksiliikenteen harjoittamiseen. Teosta voitaisiin silloin tuomita sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Samalla täydennettäisiin rangaistussäännöksiä myös jo nyt taksikäytössä kiellettyjen, niin sanottujen mopautojen osalta.

Säännökset olisivat täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Ne olisivat myös oikeasuhtaisia tavoitteeseen nähden, ottaen huomioon edellä toteuttamisvaihtoehtoja käsittelevässä kappaleessa esiin tuodut muut mahdollisuudet puuttua epäkohtaan ja ehdotetut poikkeusmahdollisuudet. On huomattava, että lain kuorma- ja pakettiautoja koskeva tarkennus olisi tarpeen matkustajien turvallisuuden vuoksi. Kuorma- ja pakettiautojen yleinen käyttö taksiliikenteessä olisi ongelmallista muun muassa siksi, että varsinkin kokonaisuutensa suuremmissa kuorma-autoissa, joissa tavarakantavuuden osuus voi olla huomattavan suuri henkilökantavuuteen verrattuna, voi suuri määrä tavaroita samassa tilassa (kuorman kiinnittämistä koskevista vaatimuksista huolimatta) aiheuttaa törmäystilanteissa liikkeelle päästyään matkustajille erityistä vaaraa.

Kuorma- tai pakettiautoihin ei myöskään sovelleta linja-autoja koskevia yksityiskohdaisia rakennemääräyksiä hätäpoistumisteistä tai auton sisustusmateriaalien paloturvallisuudesta. Asialla olisi vaikutusta myös kuntien kuljetusten turvallisuuteen, koska koulu- ja laiskuljetusten turvallisuusvaatimukset koskevat vain henkilö- ja linja-autoja. Henkilöautoihin verrattuna kuorma-autojen turvallisuusvaatimukset ovat lievemmät etu- ja sivutörmäystestien ja osin myös turvavyön käyttövaatimuksien osalta.

Kuorma- ja pakettiautojen käytöstä aiheutuu myös yleensä henkilöautoja enemmän haittaa ympäristölle päästöjen ollessa suuremmat.

Ehdotettua lain täsmennystä voidaan pitää tehokkaimpana keinona asiakasturvallisuuden ja kuluttajansuojan liittyvien epäkohtien poistamiseksi. Säännökset olisivat oikeasuhtaisia myös viranomaisille niistä aiheutu-

vaan työmäärään nähden. Jos esimerkiksi paketti- tai kuorma-autolla harjoitettava toiminta rinnastettaisiin henkilöautolla harjoitettavaan toimintaan ja säädettäisiin luvanvaraiseksi, aiheuttaisi muutos kohtuuttomasti ylimääräistä työtä lupaviranomaisille.

Käytännössä lain muutoksella olisi erityistä merkitystä vain muutamalle yrittäjälle, joista kaksi toimii nykyisin samalla toiminimellä ilman, että uudelle osakeyhtiömuotoiselle yritykselle olisi haettu tai myönnetty taksilupaa tai tavarankuljetukseen oikeuttavaa yhteisölupaa tai kotimaan liikennelupaa. Näistä yrittäjistä toinen on aiemmin, ennen autojen muutoskatsastusta, harjoittanut pääasiassa samoilla autoilla linja-autoliikennettä joukkoliikennelupansa nojalla. Joukkoliikenneluvan nojalla ei saa harjoittaa taksiliikennettä. Toisella yrittäjistä ei ole mitään liikennelupaa.

Sillä, että kyseiset yrittäjät kertovat tehneensä laajoja investointisuunnitelmia toteuttamatta niitä vielä, ei voida katsoa olevan perusoikeuksien omistusoikeuden suojan näkökulmasta erityistä merkitystä. Vain tosiasiasa toteutettuja investointeja voidaan pitää arvioinnin kannalta merkittävänä. Oleellista on se, katsotaanko yrittäjien voineen luottaa siihen, että toimintaa voisi harjoittaa jatkossakin. Taksiliikenteessä kyse on selkeästi luvanvaraisesta toiminnasta. Käynnistetyn toiminnan lainmukaisuudesta oli useaan kertaan tiedusteltu etukäteen eri viranomaisilta, erityisesti, mitä tulee lain ja asetusten rajoihin. Näin ollen yrittäjien on tullut ymmärtää, että he toimivat vain omalla riskillään. Viranomaisten taholta oli myös selkeästi kerrottu, että taksinomainen toiminta on sallittua lähinnä vain sen vuoksi, että laissa tällä hetkellä oli selvä, epähuomiossa siihen jäänyt puute, jonka puutteen korjaaminen ja mahdollisen lainmuutoksen valmistelu olisi vain ajan kysymys. Näin ollen yrittäjillä ei voida katsoa olevan luottamuksensuojaa toiminnan jatkumiseen eikä esitettyjen muutosten voida siten katsoa rajoittavan kummankaan pääkaupunkiseudulla nyt kuorma-autolla henkilöliikennettä harjoittavan yrittäjän omaisuusuoja.

Säännökset olisivat oikeasuhtaisia myös niin sanotun mopoototaksikiellon rangaistavuuteen nähden. Näiden ajoneuvojen luv-

tonta käyttöä ei rinnastettaisi henkilö-, kuorma- tai pakettiautojen käyttöön ammattimaisessa henkilöliikenteessä. Mopootaksien käytössä ei ole ollut kyse yrityksestä harhauttaa kuluttajia tai kiertää taksiliikennelain säännöksiä. Mopoautoja ei myöskään saa käyttää liikenteessä samoin ehdoin kuin varsinaisia autoja. Tämän vuoksi teko myös rinnastettaisiin sellaisiin rikkomuksiin kuin tak-

siluvan luovuttamiseen toiselle ja teosta voitaisiin tuomita vain sakkoa.

Edellä kerrotun perusteella sekä elinkeinovapauden että omistusoikeuden mahdolliseen rajoittamiseen on hyväksyttävät syyt, ja laki voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

taksiliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan 2 päivänä maaliskuuta 2007 annetun taksiliikennelain (217/2007) 4 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa (870/2009),
muutetaan 2§:n 7 ja 8 kohta, 3 §:n 3 momentti ja 28 §, sellaisena kuin niistä on 2 §:n 8 kohta laissa 482/2009 sekä
lisätään 2 §:ään uusi 9 kohta ja lakiin uusi 4 a § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

7) *maaseutumaisella kunnalla* kuntaa, jonka väestöstä alle 60 prosenttia asuu taajamassa ja suurimman taajaman väkiluku on alle 15 000, sekä kuntaa, jonka väestöstä vähintään 60 prosenttia, mutta alle 90 prosenttia, asuu taajamassa ja suurimman taajaman väkiluku on alle 4 000;

8) *liitetyn kunnan alueella* kunnan aluetta, joka 31 joulukuuta 2008 tai sen jälkeen on yhtenä kuntana liitetty toisen kunnan osaksi tai muuten lakannut olemasta itsenäinen kunta;

9) *taksilla* henkilöautoa, jota käytetään taksiluvan nojalla.

3 §

Lain soveltamisala

Tämän lain 18 §:ää sovelletaan henkilöautolla harjoitettavaan tavarankuljetukseen tiellä ja 4 a §:n 3, 4 ja 5 momenttia kuorma-autolla ja pakettiautolla harjoitettavaan liikenteeseen.

4 a §

Henkilöiden kuljettaminen eräissä ajoneuvolaissa mainituissa ajoneuvoissa

Henkilöiden kuljettaminen ammattimaisesti tiellä ajoneuvolain (1090/2002) 10 §:ssä tarkoitetulla kuorma-autolla (N2- ja N3-luokan ajoneuvolla) tai pakettiautolla (N1-luokan ajoneuvolla) tai saman lain 13 §:ssä tarkoitettulla kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai nelipyörällä (L 5e -, L 6e - tai L 7e -luokan ajoneuvolla) on kielletty.

Henkilöitä saa kuitenkin kuljettaa tilapäisesti kuorma-autolla, jonka kuormalavalla ei ole istuimia eikä penkkejä, kun kyse on penkinpainajaisajosta tai vastaavaan muuhun tilaisuuteen liittyvästä matkustajien kuljetuksesta edellyttäen, että auton kuljettajalla on vähintään kahden vuoden ajokokemus kuorma-autolla toisen palveluksessa tai luvanvaraisen liikenteen harjoittajana. Henkilöitä saa lisäksi kuljettaa kuorma-autolla tai pakettiautolla puolustusvoimissa sotilaskuljetuksina.

Kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetussa laissa (693/2006) tarkoitetun kotimaan liikenneluvan tai Suomessa myönnetyn yhteisöluvan haltija saa kuljettaa henkilöitä ammattimaisesti N-luokan ajoneuvolla silloin, kun samassa kuljetuksessa kuljetetaan matkustajaa ja sellaista matkustajan ostamaa tai hankkimaa tavaraa, jonka kuljetuksesta on

tehty luvan haltijan ja tavaran myyjän tai myyjän edustajan kesken kirjallinen tavaran kotiinkuljetuspalvelua koskeva sopimus. Edellytyksenä on lisäksi, että tavaran ja henkilön yhteiskuljetus on yksittäisen tavaran koosta tai painosta johtuen matkustajan kannalta tarpeellista.

Edellä 3 momentissa tarkoitetun sopimuksen on oltava autossa mukana ja se on pyydettyessä esitettävä poliisi-, tulli- tai rajavartiolaitomiehelle.

Muissa autoissa kuin takseissa ei saa käyttää taksamittaria eikä taksivalaisinta harhaanjohtavasti muistuttavia tunnuksia.

28 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa ammattimaista henkilöliikennettä henkilöautolla ilman tässä laissa edellytettyä taksilupaa tai vastoin 4 a §:n 1 momentin kieltoa kuljettaa henkilöitä ammattimaisesti tiellä ajoneuvolain 10 §:ssä tarkoi-

tetulla N-luokan ajoneuvolla, on tuomittava *luvattoman taksiliikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Joka

1) harjoittaa ammattimaista henkilöliikennettä vastoin 4 a §:n 1 momentin kieltoa kuljettaa henkilöitä ammattimaisesti tiellä ajoneuvolain 13 §:ssä tarkoitetulla kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä nelipyörällä,

2) luovuttaa taksiluvan toisen käyttöön

3) taikka laiminlyö velvollisuuden pitää taksiluvan tai 4 a §:n 3 momentissa tarkoitetun sopimuksen mukana autossa taikka esittää luvan tai sopimuksen

on tuomittava *liikenneluparikkomuksesta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 30 päivänä maaliskuuta 2010

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Ministeri *Sirkka-Liisa Anttila*

Laki**taksiliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan 2 päivänä maaliskuuta 2007 annetun taksiliikennelain (217/2007) 4 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa (870/2009),
muutetaan 2§:n 7 ja 8 kohta, 3 §:n 3 momentti ja 28 §, sellaisena kuin niistä on 2 §:n 8 kohta laissa 482/2009 sekä
lisätään 2 §:ään uusi 9 kohta ja lakiin uusi 4 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

7) *maaseutumaisella kunnalla* kuntaa, jonka väestöstä alle 60 prosenttia asuu taajamassa ja suurimman taajaman väkiluku on alle 15 000, sekä kuntaa, jonka väestöstä vähintään 60 prosenttia, mutta alle 90 prosenttia, asuu taajamassa ja suurimman taajaman väkiluku on alle 4 000.

8) *liitetyn kunnan alueella* kunnan aluetta, joka 31 joulukuuta 2008 tai sen jälkeen on yhtenä kuntana liitetty toisen kunnan osaksi tai muuten lakannut olemasta itsenäinen kunta.

3 §

Lain soveltamisala

Tämän lain 18 §:ää sovelletaan henkilöautolla harjoitettuun tavarankuljetukseen tiellä.

Ehdotus

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

7) *maaseutumaisella kunnalla* kuntaa, jonka väestöstä alle 60 prosenttia asuu taajamassa ja suurimman taajaman väkiluku on alle 15 000, sekä kuntaa, jonka väestöstä vähintään 60 prosenttia, mutta alle 90 prosenttia, asuu taajamassa ja suurimman taajaman väkiluku on alle 4 000;

8) *liitetyn kunnan alueella* kunnan aluetta, joka 31 joulukuuta 2008 tai sen jälkeen on yhtenä kuntana liitetty toisen kunnan osaksi tai muuten lakannut olemasta itsenäinen kunta;

9) *taksilla* henkilöautoa, jota käytetään taksiluvan nojalla.

3 §

Lain soveltamisala

Tämän lain 18 §:ää sovelletaan henkilöautolla harjoitettavaan tavarankuljetukseen tiellä ja 4 a §:n 3, 4 ja 5 momenttia kuorma-autolla ja pakettiautolla harjoitettavaan liikenteeseen.

4 §

Luvanvaraiset kuljetukset

Henkilöiden kuljettaminen ammattimaisesti tiellä ajoneuvolain (1090/2002) 13 §:ssä tarkoitettulla kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä nelipyörällä korvausta vastaan on kielletty.

4 §

Luvanvaraiset kuljetukset

(kumotaan)

4 a §

Henkilöiden kuljettaminen eräissä ajoneuvoissa mainituissa ajoneuvoissa

Henkilöiden kuljettaminen ammattimaisesti tiellä ajoneuvolain (1090/2002) 10 §:ssä tarkoitettulla kuorma-autolla (N2- ja N3-luokan ajoneuvolla) tai pakettiautolla (N1-luokan ajoneuvolla) tai saman lain 13 §:ssä tarkoitettulla kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai nelipyörällä (L 5e -, L 6e - tai L 7e - luokan ajoneuvolla) on kielletty.

Henkilöitä saa kuitenkin kuljettaa tilapäisesti kuorma-autolla, jonka kuormalavalla ei ole istuimia eikä penkkejä, kun kyse on penkinpainajaisajosta tai vastaavaan muuhun tilaisuuteen liittyvästä matkustajien kuljetuksesta edellyttäen, että auton kuljettajalla on vähintään kahden vuoden ajokokemus kuorma-autolla toisen palveluksessa tai luvanvaraisen liikenteen harjoittajana. Henkilöitä saa lisäksi kuljettaa kuorma-autolla tai pakettiautolla puolustusvoimissa sotilaskuljetuksina.

Kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetussa laissa (693/2006) tarkoitetun kotimaan liikenneluvan tai Suomessa myönnetyn yhteisöluvan haltija saa kuljettaa henkilöitä ammattimaisesti N-luokan ajoneuvolla silloin, kun samassa kuljetuksessa kuljetetaan matkustajaa ja sellaista matkustajan ostamaa tai hankkimaa tavaraa, jonka kuljetuksesta on tehty luvan haltijan ja tavaran myyjän tai myyjän edustajan kesken kirjallinen tavaran kotiinkuljetuspalvelua koskeva sopimus. Edellytyksenä on lisäksi, että tavaran ja henkilön yhteiskuljetus on yksittäisen tavaran koosta tai painosta johtuen matkustajan kannalta tarpeellista.

Edellä 3 momentissa tarkoitetun sopimuksen on oltava autossa mukana ja se on pyy-

dettäessä esitettävä poliisi-, tulli- tai rajavartiolaitomiehelle.

Muissa autoissa kuin takseissa ei saa käyttää taksamittaria eikä taksivalaisinta harhaanjohtavasti muistuttavia tunnuksia.

28 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa ammattimaista henkilöliikennettä henkilöautolla ilman tässä laissa edellytettyä taksilupaa, on tuomittava *luvattoman taksiliikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Joka luovuttaa taksiluvan toisen käyttöön taikka laiminlyö taksiluvan mukanapitämis- tai esittämisvelvollisuuden, on tuomittava *liikenneluparikkomuksesta* sakkoon.

28 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa ammattimaista henkilöliikennettä henkilöautolla ilman tässä laissa edellytettyä taksilupaa tai vastoin 4 a §:n 1 momentin kieltoa kuljettaa henkilöitä ammattimaisesti tiellä ajoneuvolain 10 §:ssä tarkoitetulla N-luokan ajoneuvolla, on tuomittava *luvattoman taksiliikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Joka

1) harjoittaa ammattimaista henkilöliikennettä vastoin 4 a §:n 1 momentin kieltoa kuljettaa henkilöitä ammattimaisesti tiellä ajoneuvolain 13 §:ssä tarkoitetulla kolmipyörällä, nelipyörällä tai kevyellä nelipyörällä,

2) luovuttaa taksiluvan toisen käyttöön

3) taikka laiminlyö velvollisuuden pitää taksiluvan tai 4 a §:n 3 momentissa tarkoitettua sopimuksen mukana autossa taikka esittää luvan tai sopimuksen

on tuomittava *liikenneluparikkomuksesta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .