

Hallituksen esitys Eduskunnalle taksiliikennelaiksi sekä laiksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi taksiliikennelaki. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettua lakia. Taksiliikennelain keskeisenä tavoitteena on laadukkaiden taksiliikennepalvelujen turvaaminen koko maassa.

Taksiliikennelaissa säädettäisiin henkilöautolla harjoittavien henkilökuljetusten luvanvaraisuudesta, taksiluvasta, sen saamisen edellytyksistä ja peruuttamisesta, taksipalvelujen laatuvaatimuksista, hintojen määräytymisestä, ajovelvollisuudesta, ajovuorojärjestyksestä sekä muista taksiliikenteen harjoittamiseen liittyvistä asioista.

Taksilupa olisi hankittava ammattimaiseen tai muutoin ansiotarkoituksessa tapahtuvaan henkilöiden kuljettamiseen. Koti- tai matkailupalveluihin liittyviä kuljetuksia saisi kuitenkin suorittaa ilman liikennelupaa. Valvonnan mahdollistamiseksi lupa vaadittaisiin myös yksittäiseen kuljetukseen, jota edeltää asiakkaiden odottelu julkisella paikalla.

Taksiluvan saamisen edellytyksiä muutettaisiin. Luvan hakijan ja haltijan hyvämaineisuudelle asetettaisiin entistä tiukemmat vaatimukset ja hakijaa koskevia muita vaatimuksia täsmennettäisiin. Lääninhallitukset seuraisivat taksin kysynnän ja tarjonnan muutoksia sekä asiakkailta tulevaa palautetta ja vahvistaisivat taksien kuntakohtaiset enimmäismäärät. Taksin saatavuuden parantami-

seksi lääninhallituksella olisi oikeus omasta aloitteestaan yhtenäistää kahden tai useamman kunnan taksilupien asemapaikat. Taksiluvan peruuttamista koskevia säännöksiä täsmennettäisiin. Ennen luvan peruuttamista luvanhaltijalle voitaisiin antaa varoitus.

Lakiin otettaisiin taksipalvelujen laatua koskevat säännökset. Taksinkuljettaja olisi myös velvollinen pitämään salassa asiakkaan liike- ja ammattisalaisuudet sekä hänen yksityisyyteensä kuuluvat seikat.

Taksiliikenteen kuluttajahinnoista päätettäisiin asetuksella. Lakiin otettaisiin säännökset hintojen vahvistamismenettelystä, hintojen rakenteesta sekä hintojen perusteena olevasta kustannusindeksistä.

Taksiluvan haltijan ajovelvollisuutta täsmennettäisiin ja maaseudun taksit saisivat oikeuden sopia hiljaisen ajan päivystysvuoroista. Lääninhallitus vahvistaisi ajovuorojärjestyksen. Takseilla olisi velvollisuus noudattaa vahvistettua ajovuorojärjестystä, mutta myös vapaavuorolla olisi oikeus ajaa.

Valvontaan liittyvistä toimenpiteistä säädettäisiin entistä yksilöidymmin. Luvattoman taksiliikenteen harjoittamisesta tuomittavan rangaistuksen enimmäismäärä korotettaisiin kolmesta kuukaudesta kuuteen kuukauteen vankeutta.

Ehdotetut lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan 1 päivänä helmikuuta 2007.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1. Nykytila.....	4
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö	4
1.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö.....	6
Yleistä	6
Ruotsi	6
Tuoreimmat selvitykset.....	6
Norja	8
Alankomaat.....	8
Iso-Britannia.....	9
Irlanti	9
Itävalta.....	10
Sveitsi	10
Unkari	10
Muut Euroopan maat	10
Euroopan unioni.....	10
Australia.....	11
Uusi-Seelanti	11
1.3. Nykytilan arviointi	12
Yleistä	12
Uudistamistarpeet ja niiden syyt	14
2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	17
2.1. Tavoitteet	17
2.2. Toteuttamisvaihtoehdot	18
2.3. Keskeiset ehdotukset.....	18
Luvanvaraisuuden rajat	19
Taksiluvan myöntämisen edellytykset	19
Taksipalvelujen hinnat.....	20
Taksipalvelujen saatavuus ja laatu	20
Muut keskeiset ehdotukset.....	20
3. Esityksen vaikutukset	21
3.1. Taloudelliset vaikutukset.....	21
Julkistaloudelliset vaikutukset	21
Vaikutukset kotitalouksiin.....	21
Vaikutukset elinkeinoelämään yleensä.....	22
Vaikutukset taksielinkeinoon.....	22
3.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	22
3.3. Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	22
4. Asian valmistelu.....	22
4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto	22
4.2. Lausunnot ja niiden ottaminen huomioon.....	23
5. Riippuvuus muista esityksistä.....	23

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	24
1. Lakiehdotusten perustelut	24
1.1. Taksiliikennelaki	24
1 luku Yleiset säännökset.....	24
2 luku Taksilupa.....	25
3 luku Taksiliikenteen harjoittaminen	27
4 luku Taksilupien enimmäismäärät ja seuranta	30
5 luku Valvonta ja taksiluvan peruuttaminen.....	31
6 luku Erinäiset säännökset.....	32
7 luku Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset.....	33
1.2. Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta	33
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset	34
3. Voimaantulo.....	34
4. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	35
Elinkeinovapaus	35
Omaisuuksensuoja	36
LAKIEHDOTUKSET	38
Taksiliikennelaki	38
Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta.....	46
LIITE	49
RINNAKKAISTEKSTIT	49
luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta.....	49

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Lainsäädäntö

Taksiliikenteen harjoittamisesta säädetään luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetussa laissa (343/1991), jäljempänä henkilöliikennelaki. Henkilöliikennelakia muutettiin vuonna 1994 (662/1994) keskeisiltä osin ja sen jälkeen siihen on tehty useita pieniä muutoksia. Lakia täydentävät säännökset sisältyvät luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettuun asetukseen (666/1994), jäljempänä henkilöliikenneasetus, sekä liikenneministeriön päätökseen tavarankuljetuksesta takseissa (95/1997). Ylimmistä sallituista taksitaksista on säädetty liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa taksitaksista (132/2005) ja liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa taksien reittitaksista (133/2005).

Luvanvaraisella henkilöliikenteellä tarkoitetaan henkilöiden kuljetusta tiellä autolla korvausta vastaan. Lupaa ei kuitenkaan vaadita, jos matkustajia kuljetetaan henkilöautolla vuorotteluperiaatetta noudattaen. Poikkeuksellisesti henkilöiden kuljetus on sallittu henkilöautolla ilman liikennelupaa eräissä kunnan sosiaali- ja terveystalouteen kuuluvissa kuljetuksissa, kuljetettaessa huollettavana olevaa henkilöä kouluun, työhön tai hoitolaitokseen sekä konsernin sisäisissä henkilökuljetuksissa. Ilman lain mukaista lupaa harjoitetusta liikenteestä voidaan tuomita sakkoon tai enintään kolmen kuukauden vankeusrangaistukseen.

Luvanvaraista henkilöliikennettä saa harjoittaa joukkoliikenneluvan, linjaliikenneluvan, taksiluvan ja sairaankuljetusluvan nojalla. Taksilupa oikeuttaa harjoittamaan tilausliikennettä ja ostoliikennettä yhdellä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Tilausliikenteellä tarkoitetaan henkilöliikennettä, jota harjoitetaan vain tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla sekä muuta luvanvaraista henkilöliikennettä, joka ei ole linjaliikennettä eikä ostoliikennettä. Ostoliikenteellä tarkoitetaan henkilöliiken-

nettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka hoitaminen perustuu kunnan tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn palveluiden ostamista koskevaan sopimukseen.

Taksiluvan myöntää se lääninhallitus, jonka alueella harjoitettavan taksiliikenteen asemapaikka on. Asemapaikalla tarkoitetaan paikkaa tai paikkakuntaa, jolta liikennettä harjoitetaan tai lupaa haettaessa aiotaan harjoittaa. Lupahakemusta käsitellessään lääninhallituksen on otettava huomioon pääasiassa toiminta-alueen kysyntä kokonaisuudessaan, eri asiakasryhmien tarpeet sekä sen yritystoiminnan tarkoituksenmukaisuus ja taloudelliset edellytykset, johon lupaa haetaan. Henkilöliikenneasetuksen mukaan tulee eri asiakasryhmien tarpeet ottaa huomioon erityisesti siten, että vammaisten tarpeisiin soveltuvia autoja on käytössä kysyntään nähden riittävässä määrin.

Taksilupa voidaan myöntää vain hakijalle, joka hallitsee itseään ja omaisuuttaan, on vakavarainen, hyvämaineinen, ammattitaitoinen ja muutoinkin henkilönä sopiva harjoittamaan henkilöliikennettä. Jos lupaa hakee oikeushenkilö, luvan myöntämisen edellytyksenä on, että oikeushenkilö on vakavarainen ja sen liikenteestä vastaava henkilö täyttää edellä mainitut muut henkilöä koskevat vaatimukset.

Henkilöliikennelain mukaan hakija katsotaan vakavaraiseksi, jos hän kykenee asianmukaisesti vastaamaan velvoitteistaan ja osoittaa, että hänellä on riittävät taloudelliset voimavarat yrityksen käynnistämiseen ja liikenteen asianmukaiseen hoitamiseen.

Hakija katsotaan hyvämaineiseksi, jos häntä ei ole viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen rikoksesta eikä viimeksi kuluneen vuoden aikana useammin kuin kahdesti sakkorangaistukseen laissa nimetyistä rikoksista. Niitä ovat työ- tai palkkasuhdetta, liikenteen harjoittamista, ajo- ja lepoaikojen noudattamista, liikenne- ja ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua ja muut ammatillista vastuuta koskevat säännökset. Lisäksi on arvioitava, osoittavatko rikokset ilmeistä sopimattomuutta harjoittaa luvanvaraista henkilölii-

kennettä.

Ammattitaitoiseksi katsotaan henkilö, joka on suorittanut hyväksytysti taksiliikenteen yrittäjäkurssin ja jolla on käytännön kokemusta taksinkuljettajana. Jos kukaan hakijoista ei ole toiminut taksinkuljettajana, lupa voidaan silti myöntää, kunhan yrittäjäkurssi on suoritettu hyväksytysti.

Taksilupa myönnetään enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Taksilupa voidaan liittää kalustoa ja liikenteen asianmukaista hoitoa koskevia ehtoja.

Taksiluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä luvan mukaisesti ja muutoinkin asianmukaisesti. Hän on velvollinen pyydettäessä suorittamaan luvan mukaisen ajon, jollei ole voittamattomia esteitä tai muita päteviä syitä kieltäytyä ajosta.

Asemapaikan poliisi voi tarvittaessa vahvistaa ajovuorojärjestyksen, jota on noudatettava liikennettä harjoitettaessa. Esityksen tekivät joko taksiautoilijat yhdessä tai heidän enemmistöään edustava yhteisö. Luvanhaltija voi suorittaa häneltä ennakkoon tilatun ajon myös silloin, kun siihen ei ole ajovuorojärjestyksen mukaan velvollisuutta.

Jos tilauksia välitetään taksiliikennettä harjoittaville henkilöautoille taksiradiotilaukskeskuksen kautta, on keskuksen toiminnasta ilmoitettava lääninhallitukselle. Lääninhallitus voi tarvittaessa kieltää tilauskeskuksen toiminnan, jos tilauskeskuksen toiminta ei ole järjestetty ympärivuorokautiseksi tai ennakkotilauksen vastaanottoa ei ole järjestetty taikka keskus ei ole esittänyt toiminnastaan vastaavaa henkilöä. Kielto on voimassa, kunnes puutteet on poistettu.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi tarvittaessa vahvistaa taksitaksan.

Lääninhallitus voi peruuttaa taksiluvan määräajaksi tai kokonaan, jos liikenneluvan haltija ei enää täytä liikenneluvan myöntämisen edellytyksiä tai jos liikennettä ei harjoiteta luvan mukaisesti tai muutoin asianmukaisesti. Lääninhallituksen on peruutettava taksilupa, jos yritys myydään tai muutoin vastikkeellisesti luovutetaan ja lupaviranomaisen hyväksymä liikenteestä vastaava henkilö tällaisen luovutuksen yhteydessä tai sitä ennen on lakannut taikka sen jälkeen lakkaa tosiasiallisesti hoitamasta hänelle henkilöliikennelain mukaan kuuluvia tehtäviä.

Käytäntö

Lain liikennelupavaatimusta on tulkittu tiukasti ja lain poikkeuksia ahtaasti. Siten myös vähäisen korvauksen on katsottu täyttävän lain kriteerin. Kiinnijäämisen riski on kuitenkin vähäinen silloin, kun satunnaisesta kuljetuksesta otetaan vähäinen korvaus. Syytteitä luvattoman liikenteen harjoittamisesta on nostettu varsin harvoin.

Lääninhallitukset käsittelevät samaa liikennetarvetta koskevat hakemukset yhteiskäsitelyssä. Hakija esittää käytettävissään olevat selvitykset liikennetarpeesta hakemuksessaan. Lääninhallituksella on kuitenkin päävastuu asian selvittämisestä. Se hyödyntää käsittelyssä tilastoja ja muita tietoja taksien tarjonnasta ja kysynnästä sekä niiden muutoksiin vaikuttavista seikoista. Hakemuksista hankitaan lausunnot yleensä poliisilta, kunnilta ja Suomen Taksiliiton paikallisjärjestöiltä. Ratkaisu perustuu kokonaisharkintaan.

Varsinkin kaupunkiin lupia haetaan enemmän kuin niitä on voitu lain säännökset huomioon ottaen myöntää. Luvan saamisen esteenä voi olla myös hakijan henkilöön liittyvä seikka. Keskeinen merkitys hakijoita paremmuusjärjestykseen asetettaessa on kuljettajakokemuksen määrällä.

Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa Suomen Taksiliiton aloitteesta tilausliikenteen taksan ja taksien reittitaksan, jota sovelletaan kunnan tilaamiin, tilausliikenteenä hoidettaviin säännöllisiin kuljetuksiin. Tak-sankorotukset perustuvat lähinnä toteutuneeseen kustannuskehitykseen.

Poliisi vahvistaa ajovuorot useimmissa kaupungeissa. Aloitteentekijänä on yleensä autoilijoiden paikallisyhdistys. Silloin kun ajovuorot on vahvistettu, autoa ei saa pitää liikenteessä vapaavuoron aikana. Ennalta tilatut ajot saa kuitenkin hoitaa. Suurimmissa kaupungeissa toimii toimialaa edustavia taksitarkastajia, jotka kutsuvat vapaavuorolla olevia autoja työhön kysynnän sitä edellyttäessä.

Kaikilla suuremmilla paikkakunnilla on käytössä tilausvälitysjärjestelmä, jonka toiminta on järjestetty henkilöliikennelaisella edellytetyllä tavalla. Kilpailevia tilausvälityskeskuskuksia ei ole syntynyt.

Liikennelupien peruuttaminen on harvinaista. Yleensä lupa peruutetaan ensin mää-

rääjäksi. Jos peruuttamisen perusteita ilmenee toistuvasti, lupa voidaan peruuttaa kokonaan. Yleisimpiä peruuttamisen syitä ovat rikokseen syyllistyminen ja maksukyvyttömyys.

1.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö.

Yleistä

Seuraavassa tarkastellaan taksiliikenteen harjoittamista koskevaa lainsäädäntöä eräissä maissa. Taksiliikenne on edelleen yleisesti ottaen varsin säännelty sekä Euroopassa että muualla maailmassa. Muutoksen suunta on kuitenkin kohti vapaampia järjestelmiä. Tarkastelun kohteeksi on valittu erityisesti niitä maita, joissa lainsäädäntöä on muutettu vapaampaan suuntaan. Määrällisten rajoitusten poistaminen on otettu valmistelussa huomioon eurooppalaisena trendinä.

Ruotsissa sääntelystä luovuttaessa ilmenneet ongelmat on otettu huomioon monissa ehdotuksissa ja erityisesti niissä, joilla on yhteys matkustajan turvallisuuteen ja kuluttajansuojaan. Irlannin kokemusten perusteella korostuu tarve suunnitella muutos huolellisesti ja riittävän laaja-alaisesti.

Toisin kuin Suomessa joissakin Euroopan maissa liikennettä harjoitetaan varsinaisten taksien lisäksi myös vuokra-autoilla. Niille on tunnusomaista yleisesti ottaen varsinaisia takseja kevyempi alalle tulo ja hintojen sääntely. Niiden toiminta on normaalisti rajoitettu ennalta tilattuihin ajoihin ja ne eivät saa ottaa kyytejä kadulta tai taksiasemilta. Niitä ei yleensä oteta huomioon taksien määrää tilastoitaessa.

Ruotsi

Ruotsi lopetti taksiliikenteen sääntelyn vuonna 1990. Silloin luovuttiin tarveharkinnan soveltamisesta, taksojen sääntelystä, velvollisuudesta liittyä tilausvälityskeskukseen ja muusta liikenteen harjoittamista rajoittavasta sääntelystä. Muutoksen toteuduttua ilmeni erilaisia ongelmia, jotka johtuivat pääosin täytäntöönpanon ja valvonnan puutteista. Hinnat nousivat noin 20 prosentilla, mutta nousuun vaikutti merkittävästi samaan aikaan käyttöön otettu 25 prosentin arvonlisävero.

Ongelmien ratkaisemiseksi sääntelyä tiukennettiin myöhemmin luvanhaltijaa, kuljettajaa, ajoneuvoa, hinnoittelua ja asiakkaan tiedonsaantia koskevin vaatimuksin.

Taksilupa voidaan myöntää vain henkilölle, jonka katsotaan ammattitaito, taloudelliset olosuhteet ja hyvä maine huomioon ottaen olevan sopiva harjoittamaan liikennettä. Ammattitaidon osoittamiseksi hakijan on suoritettava kirjallinen koe. Kurssin käymistä suositellaan, mutta se ei ole pakollista. Hakijalla tulee olla käytettävissään taloudellisia voimavaroja 11 000 euroa ensimmäistä ajoneuvoa ja 5 500 euroa jokaista seuraavaa ajoneuvoa kohden. Hyvän maineen vaatimus on samankaltainen kuin Suomessa.

Taksinkuljettaja ei saa olla syyllistynyt rikoksiin viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana. Kuljettajan tulee esittää lääkärintodistus terveydentilastaan ja osoittaa ammattitaitonsa suorittamalla koe. Työaikoja koskevia säännöksiä sovelletaan myös omistajakuljettajiin.

Taksasääntelyä ei ole käytössä, mutta hintojen ilmoittamista säännellään tiukasti. Asiakkaiden saatavilla on pidettävä vertailuhinnasto, josta näkee kymmenen kilometrin pituisen matkan hinnan vuorokauden eri aikoina. Yrityksen kaikissa autoissa on noudatettava samaa hinnoittelua, joskin asiakkaalla on oikeus neuvotella hinnasta. Taksarakenteen tulee olla sellainen, että asiakas voi helposti ennen matkaa arvioida hinnan, ja matkan pituuden ja siihen käytetyn ajan perusteella yksinkertaisesti laskea hinnan perille tultuaan. Taksaa ei saa muuttaa kesken matkaa. Autoissa tulee olla taksamittari.

Suurin osa autoista kuuluu tilausvälityskeskukseen. Suurissa kaupungeissa on useita kilpailevia tilausvälityskeskuksia. Tilausvälityskeskuksen markkinaosuus saa markkinaosuusrajoituksen mukaan olla enintään 35 prosenttia.

Tuoreimmat selvitykset

Ruotsin hallituksen tilauksesta on vuoden 2004 lopussa valmistunut tutkimus taloudellisesta rikollisuudesta taksielinkeinon piirissä (Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen, Stockholm, SOU 2004:102) ja vuoden 2005 alussa toinen, liberalisoituja toimialoja koskeva tutkimus (Liberalisering, regler och

marknader, Stockholm, SOU 2005:4).

Taksitoimialaa koskevan tutkimuksen keskeisenä tehtävänä oli arvioida tarvetta ryhtyä toimenpiteisiin taloudellisen rikollisuuden vähentämiseksi ja tarvetta toteuttaa erityisiä toimenpiteitä luvattoman liikenteen estämiseksi.

Tutkimuksessa on ehdotettu seuraavia keinoja taloudellisen rikollisuuden estämiseksi:

Tärkein keino rikollisuuden estämisessä on valvonnan lisääminen. Sen onnistuminen edellyttää viranomaisten tehokasta yhteistyötä. Jokaisessa läänissä toimii jo maaherran alaisuudessa alueellinen yhteistyöelin, jossa ovat edustettuina myös poliisi, syyttäjä ja kruununvouti, verovirasto, tullivirasto ja läänin ympäristörikosviranomaisen. Joissain lääneissä eri tahojen toimintaa ei ole varsinaisesti sovitettu yhteen eikä taksitoimialaa koskeviin toimiin ole ryhdytty riittävässä laajuudessa. Selvityksessä katsotaan, että olemassa oleva yhteistyöelin on oikea taho tekemään aloitteita ja suunnittelemaan tarkastuksia taksielinkeinon piirissä. Yhteistyöelimen pitää lisäksi olla yhteistyössä niiden viranomaisten kanssa, jotka eivät ole edustettuina ryhmässä. On tärkeää esimerkiksi kontrolloida, ettei taksi, jota epäillään rikoksesta, ole samanaikaisesti oikeudettomasti nauttinut työttömyysturvan tai sairausvakuutuksen korvauksista.

Tutkimuksessa ehdotetaan, että taksamittariin kertyvä informaatio pitää siirtää erityiseen keskuskeskseen, josta verottaja voisi saada tietoja veronkierron selvittämiseksi. Lisäksi ehdotetaan, että luottokortin lukijalaitteen tulee olla kytkettynä taksamittariin. Tämän kytkennän puuttuminen mahdollistaa käytännössä suuren osan verovilpeistä.

Tutkimuksen mukaan maassa harjoitetaan laajasti luvatonta taksiliikennettä. Poliisilta kerättyjen tietojen mukaan koko maassa lähes 1 000 henkilön epäillään harjoittavan liikennettä ilman liikennelupaa. Luvattoman liikenteen yhteydessä on toisinaan ilmennyt vakavia rikoksia, kuten ryöstöjä ja raiskauksia. Poliisin tietojen mukaan tällaisia rikoksia on havaittu noin 60 tapauksessa.

Korkeimman oikeuden päätöksen mukaan luvattoman liikenteen tunnusmerkistö edellyttää useita kuljetuksia korvausta vastaan ilman lupaa. Tästä johtuen poliisin työ epäiltyjen kiinnisaamiseksi vaatii paljon aikaa ja

resursseja. Norjan esimerkin perusteella tutkimuksessa ehdotetaan, että luvattoman liikenteen tunnusmerkkien katsottaisiin täyttyvän, jos joku tarjoaa yleisölle kuljetuspalveluja yleisellä paikalla korvausta vastaan ja suorittaa yhdenkin henkilökuljetuksen korvausta vastaan. Näissä olosuhteissa ei siten edellyttäisikään toiminnalta tiettyä laajuutta eikä tekojen toistuvuutta.

Toisessa tutkimuksessa selvitettiin tele-, sähkö-, posti-, lentoliikenne-, taksiliikenne- ja rautatieliikenteen sektoreilla toteutettujen muutosten pitkäaikaisia vaikutuksia kuluttajille, elinkeinoelämälle, työmarkkinoille ja kansantaloudelle maan eri osissa. Tutkimuksessa selvitettiin kilpailun, hintojen ja laadun muutoksia. Tutkimuksen tehtävänä oli myös ehdottaa sellaisia toimenpiteitä, jotka voisivat lisätä sääntelyn muutoksista aiheutuneita myönteisiä vaikutuksia.

Tutkimuksen mukaan taksiliikenteen liberalisoinnin jälkeen on todennettavissa seuraavia kehityskulkuja: Keskittymisaste on pienentynyt, saatavuus on parantunut, myös kannattavuus ja työllisyys ovat parantuneet, mutta tulot henkilöä kohden ovat kuitenkin vähentyneet verrattuna muiden toimialojen kehitykseen ja hinnat ovat nousseet muita toimialoja nopeammin. Yksityishenkilöiden taksimatkojen hinnat ovat nousseet enemmän kuin aluevaltuustojen (landstinget) tilaamien matkojen hinnat.

Tutkimuksessa on selvitetty hintakehityksen syitä. Hinnat ovat nousseet jopa nopeammin kuin alan kustannukset taksi-indeksiin mukaan mitattuna. Vaihtoehtoisina selityksinä tällaiselle kehitykselle on mainittu hintasääntelystä aiheutuneet paineet hintojen korottamiseen, yritysten markkinavoima ja laadun parantuminen. Tutkimuksessa hintojen nousun merkittävimmäksi selittäjäksi nähdään kustannusten nousu. Selitys juontuu siitä, että taksinkäyttäjät arvostavat erityisesti odotusaikojen lyhentymistä, joka on saatu aikaan autojen määrää lisäämällä, mikä on samalla merkinnyt vähemmän kyytejä autoa kohden. Yksityishenkilöiden taksimatkojen voimakkaampaa hinnannousua voidaan selittää sillä, että aikaisemmin tapahtui ristisubventiota.

Tutkimuksen mukaan aikaisempi sääntely sai aikaan sen, että toimialan palkat nousivat tasolle, joka osoittautui kestävämmäksi kil-

pailluilla markkinoilla. Palkkoihin kohdistuneita paineita on lisännyt toimialalla ilmennyt laiton toiminta.

Tutkimuksessa tukeudutaan Valtiokonttorin arvioon siitä, miten liberalisointiprosessi toimi käytännössä. Sen mukaan lainsäätäjällä arvioi ja myös arvioi väärin alan uudelleen järjestelyn ongelmia ja epäkohtia erityisesti sen suhteen, miten asiakkaat osaavat toimia, kun palvelun tuottajat eivät kilpaile yhtenäisin ehdoin. Myös reagointi alalla ilmenneeseen taloudelliseen rikollisuuteen on ollut passiivista ja hidasta. Puutteena on nähty myös se, että alalla ei ole yhtä viranomaista, jonka tehtäviin kuuluisi seurata liberalisointujen markkinoiden toimintaa.

Tutkimuksessa yhdytään edellä mainitun taksiliikkeen ongelmia selvittäneen tutkimuksen ehdotuksiin.

Norja

Norjassa paikallinen viranomais päätää tietulle alueelle myönnettävistä luvista arvioidun tarpeen perusteella. Jos hakijoita on enemmän kuin myönnettäviä lupia, etusijajärjestys määräytyy yleensä työkokemuksen perusteella. Liikenteenharjoittajalla saa olla vain yksi tavanomainen taksilupa. Varalupa-järjestelmä takaa kuitenkin sen, että tiettyjen olosuhteiden vallitessa liikenteenharjoittajalla on mahdollisuus saada toinenkin lupa. Valvonnan mahdollistamiseksi liikennelupa vaaditaan myös yksittäiseen korvausta vastaan tapahtuvaan kuljetukseen, jota edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen julkisella paikalla.

Lupa on voimassa vain tietyllä reitillä tai määrättyllä maantieteellisellä alueella. Maa-seutualueelle voidaan myöntää lupia, joissa asemapaikkana on luvanhaltijan koti. Lupa on voimassa toistaiseksi, mutta lupa on peruutettavissa, jos sen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Lupien vaihdanta ei ole sallittu.

Kaikki taksit kuuluvat tilausvälityskeskukseen, ja vain muutama luvanhaltija vuodessa saa vaihtaa tilauskeskusta. Jokaisella tilausvälityskeskuksella on omat kunnanhallituksen vahvi stamat säännöksensä.

Ennen vuotta 2003 Norjassa ei sovellettu ammatillista pätevyyttä koskevia vaatimuksia. Vuonna 2002 hyväksytyn lain mukaan

kurssi ja kirjallinen koe ovat pakollisia. Hakijalta edellytetään 9 000 euron suuruista pääomaa autoa kohden, hyvää mainetta ja ammatillista pätevyyttä. Hakijalta edellytetään myös oikeutta toimia taksinkuljettajana. Taksinkuljettajalta edellytetään hyvää mainetta, hyvää terveydentilaa ja paikallistuntemusta.

Kilpailuviranomais päätää enimmäistaksoista. Isoimmissa kaupungeissa hinnat vapautettiin sääntelystä kesällä 2000. Hinnat on vapautettu ainoastaan kaupungeissa, joissa toimii kilpailevia tilausvälityskeskuksia. Näitä lupa-alueita on myös yhdistetty suuremmiksi alueiksi. Vapautetuilla alueilla tilausvälityskeskukset päätävät taksiansa taksoista. Vapauttamisen jälkeen hinnat näyttävät nousseen ja hinnasta ilmoittamisen suhteen on esiintynyt ongelmia. Hintojen nousu vaihtelee eri alueilla ja eri aikoina.

Alankomaat

Alankomaissa taksiliikenteen sääntelystä on luovuttu vaiheittain. Muutosten toteuttaminen aloitettiin vuonna 1999 ja se jatkuu vielä joiltain osin. Alankomaissa uudistus aloitettiin lupamenettelyn yhtenäistämällä ja eräiden kuljettajaa koskevien määräysten tiukentamisella. Seuraavaksi lisättiin ja tarkennettiin asiakkaan oikeuksia muun muassa siten, että asiakas saa valita taksijonosta haluamansa auton ja että taksin voi ottaa lennosta. Vuodesta 2000 lupa kattaa koko valtakunnan alueen. Vuonna 2001 säädettiin luvanhaltijoille velvollisuus pitää asiakkaiden valituksista rekisteriä ja liittyä valituksia käsittelevään organisaatioon. Tarveharkinta lopetettiin vuonna 2002. Markkinoiden vapauttamisen jälkeen kokonaisvastuu taksiliikenteen sääntelystä on paikallisten viranomaisten sijasta kansallisella tasolla.

Alankomaissa hakijalta edellytetään ammattitaitoa ja hyvää mainetta. Ammattitaidon osoittamiseksi hakijan on suoritettava kirjallinen koe. Jos hakija on toiminut vähintään kuusi vuotta taksinkuljettajana, koetta ei tarvitse suorittaa. Rikosrekisteri tarkistetaan. Vuoteen 2002 asti sovelletuista luvanhaltijan vakavaraisuutta koskevista vaatimuksista on luovuttu.

Kuljettajan on pidettävä ammattiajolupansa matkustajien nähtävillä. Työaikoja koskevia

säännöksiä sovelletaan myös omistajakuljettajiin. Kaikista ajoista on tehtävä kirjallinen raportti, josta ilmenevät muun muassa kuljettajan nimi, ajoaika sekä lähtö- ja tulopaikka. Liikenteenharjoittajan ei tarvitse olla taksinkuljettaja.

Tilausvälityskeskuksesta tilattujen kyytien hintasääntelystä on luovuttu, mutta muussa liikenteessä sovelletaan enimmäishintoja. Kaikkien tilausvälityskeskukseen kuuluvien on noudatettava samaa taksarakennetta. Hintatietojen tulee näkyä myös auton ulkopuolella. Autoissa tulee olla taksamittari.

Suunnitteilla on säätää tietokone ajoneuvon pakolliseksi varusteeksi. Se rekisteröisi automaattisesti ajo-olosuhteet, yksityiskohtaiset tiedot matkasta, tulostaisi kuitenkin ja keräisi muuta informaatiota.

Muutoksen odotetuista vaikutuksista ovat toteutuneet seuraavat: markkinoille pääsyn kustannukset ovat alentuneet, uusia yrityksiä on tullut alalle, tehokkuus on lisääntynyt ja toimialan liikevaihto on kasvanut, samoin työllisyys. Sen sijaan toivottua palvelujen erikoistumista ja laadun nousua ei ole havaittavissa, ei tosin myöskään kielteisiä vaikutuksia. Hinnat nousivat selvästi kahtena ensimmäisenä vuonna, mutta toisena vuonna inflaatiota vähemmän.

Iso-Britannia

Isossa-Britanniassa paikalliset viranomaiset päättävät suurelta osin takseja koskevasta sääntelystä, joten sääntelyn sisältö vaihtelee maan eri osissa. Vain Lontoossa on kattava taksilainsäädäntö. Osassa maata tarveharkinnasta on luovuttu, mutta sitä sovelletaan edelleenkin esimerkiksi monin paikoin Walesissa.

Taksityyppejä on kaksi, tavallinen taksi ja vuokra-auto. Vain tavallisella taksilla tapahtuviin kuljetuksiin tarvitaan lupa. Vuokra-autoihin sovelletaan kuitenkin kansallista lakia, jossa on kuljettajaa, liikenteenharjoittajaa ja ajoneuvoa koskevia vaatimuksia. Lontoossa suurin osa laatua ja palvelua koskevista säännöksistä koskee ajoneuvoa. Kaikkiin autoihin on päästävä pyörätuolilla. Tällaisia vaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta vuokra-autoihin.

Tavallisten taksien hintasääntely vaihtelee maan eri osissa. Vuokra-autot on vapautettu

hintasääntelystä koko maassa. Lontoossa takseilla on kiinteät hinnat. Taksiliikenteen harjoittamiseen verrattuna tilausvälityskeskuksia koskeva sääntely on kevyttä, mutta siihen on suunnitteilla tiukennuksia lähinnä laadun takaamiseksi.

Irlanti

Irlannissa tarveharkinnasta luovuttiin vuonna 2000. Liikennelupa on voimassa rajoitetulla alueella. Lupa myönnetään yksilöidylle ajoneuvolle. Lupa maksaa 6 350 euroa, mutta jos ajoneuvoon pääsee pyörätuolilla, hinta on vain 127 euroa. Hakijalta edellytetään oikeutta toimia taksinkuljettajana. Kuljettajaksi aikovan tulee suorittaa kirjallinen koe ja hänen luotettavuutensa tarkistetaan.

Hintasääntelyä sovelletaan edelleen, ei kuitenkaan vuokra-autoihin. Säädetty taksat ovat enimmäishintoja tai määrähintoja. Vuokra-autot saavat ajaa vain ennakkoon tilattuja kyytejä, eikä niissä saa olla taksitunnusta eikä taksamittaria. Takseissa taksamittari on pakollinen, samoin automaattisesti tulostuva kuitti. Useimmat autot kuuluvat tilausvälityskeskukseen ja palkattuja kuljettajia on vähän.

Irlannissa lupien myynti oli sallittu ja se oli yleistä ennen toteutettuja muutoksia. Lupien myyntihinnat nousivat aina 100 000 euroon, mutta alalle pääsyn vapauttaminen vei luvulta niiden kauppaa-arvon yhdessä yössä. Ennen muutosta eräät tutkijat olivat suositelleet vaiheittaista etenemistä sääntelyn purkamisessa siten, että ensin olisi kielletty lupien myynti. Ehdotettiin jopa kymmenen vuoden siirtymäaikaa. Ongelmana varsinkin Dublinissa oli kysyntään nähden liian pieni lupien määrä. Toimiala vastusti sääntelyn keventämistä ja lupien lisäämistä. Liikenneministeriö päätti vuoden 2000 tammikuussa lisätä lupien määrää 3 200:lla koko maassa siten, että luvat olisi annettu alalla jo toimiville. Korkein oikeus kuitenkin kumosi päätöksen saman vuoden lokakuussa sen vuoksi, että ministeriö oli ylittänyt toimivaltansa. Sen jälkeen heti marraskuussa päätettiin luopua kaikista määrällisistä rajoituksista toteuttamatta muita muutoksia. Tämän seurauksena on ollut se, että monet lupansa aiemmin ostaneista taksiautoilijoista joutuivat taloudellisiin vaikeuk-

siin.

Muutoksen jälkeen lupien määrä koko maassa on kaksinkertaistunut. Dublinissa se on yli kolminkertaistunut. Matkustajien odotusajat ovat lyhentyneet merkittävästi. Suunnitteilla on laadun parantamiseen tähtäviä toimenpiteitä.

Itävalta

Itävallassa ei sovelleta tarveharkintaa. Liikennelupa kuitenkin vaaditaan. Luvassa määrätään autojen sallittu määrä ja se on voimassa tietyllä alueella. Hakijalta edellytetään kirjallisen kokeen suorittamista, hyvää mainetta sekä 7 500 euron pääomaa autoa kohden. Liikenteenharjoittajan ei tarvitse olla taksinkuljettaja. Myös vuokra-auto tarvitsee luvan ja sen on täytettävä samat vaatimukset kuin taksien. Vuokra-auton kuljettajien ei kuitenkaan tarvitse täyttää taksinkuljettajalta vaadittuja edellytyksiä. Vuokra-autot voivat suorittaa vain ennakkoon tilattuja ajoja.

Hintoja säännellään Itävallassa edelleen. Kaikki taksit käyttävät kiinteitä hintoja. Hintasääntely ei koske vuokra-autoja. Kaupungeissa on kilpailua tilausvälityskeskusten välillä sekä taksien ja vuokra-autojen välillä. Maaseudulla kilpailu on vähäisempää. Kaikkien taksien on käytettävä taksamittaria ja -kylttiä.

Sveitsi

Sveitsissä takseista ei ole kansallista lainsäädäntöä, vaan kantonit päättävät takseja koskevasta sääntelystä. Seuraavat tiedot koskevat Geneveä. Markkinoille pääsyä ei rajoiteta. Hakijalta edellytetään hyvää mainetta ja oikeutta toimia taksinkuljettajana. Taksinkuljettajalta vaaditaan nuhteettomuutta ja kirjallisen kokeen suorittamista. Taksinkuljettajan tulee olla vähintään 21-vuotias. Lupa myönnetään kolmeksi vuodeksi.

Paikalliset viranomaiset päättävät taksarakenteesta ja itse taksoista. Genevessä sovelletaan määrähintoja. Taksamittari ja ajopiirturi ovat pakolliset.

Sveitsissä suunnitellaan kansallista koko maata käsittävää lainsäädäntöä ammattiin pääsyn edellytyksistä ja taksoista.

Unkari

Markkinoille pääsyä ei ole rajoitettu määrällisesti. Liikenteenharjoittajien tulee kuitenkin rekisteröityä ja antaa vakuutus laatuvaatimusten noudattamisesta. Hakijalta vaaditaan ammattitaitoa, hyvää mainetta ja 100 euron suuruista vakuutta autoa kohden. Taksinkuljettajalta vaaditaan kolmen viikon harjoittelujakso ja kokeen suorittaminen. Liikennealue määrätään luvassa. Lupa voidaan peruuttaa, eikä sen vaihdantaa sallita.

Kansallinen laki antaa taksoja koskevat suuntaviivat, mutta paikalliset viranomaiset päättävät taksojen rakenteesta ja itse taksa. Taksanvahvistus ei kuitenkaan ole pakollinen. Enimmäistaksasta on säädetty Budapes-tissä. Taksimittari ja -kyltti ovat pakolliset.

Muut Euroopan maat

Muista Euroopan maista taksilupien määrää ei rajoiteta ainakaan Tsekin tasavallassa eikä Virossa. Muissa Euroopan maissa markkinoille pääsyä on rajoitettu useimmiten joko soveltaen tarveharkintaa tai määrällisiä rajoituksia. Hinnat ovat yleensä säännellyt. Puolassa paikalliset viranomaiset päättävät taksiliikenteen sääntelystä, eikä markkinoille pääsyä rajoiteta.

Euroopan unioni

Euroopan unionilla ei ole nyt esillä olevia kysymyksiä koskevaa yhteisölainsäädäntöä. Euroopan yhteisöjen komissio antoi kuitenkin 13.1.2004 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi palveluista sisämarkkinoilla. Alkuperäisen ehdotuksen mukaan direktiiviä olisi sovellettu taksipalveluihin, mutta ehdotuksen käsittelyn edetessä on päädytty poistamaan taksipalvelut direktiivin soveltamisalasta.

Amerikan yhdysvallat

Taksiliikenteen sääntely aloitettiin Yhdysvalloissa 1930-luvulla. Useat kaupungit muuttivat sääntelyään 1970–80-luvulla helpottaakseen markkinoille pääsyä. Useimmissa sääntelystä luopuneista kaupungeissa luovuttiin määrällisistä rajoituksista ja hintasääntelystä.

Taksiliikenteen sääntelyssä tapahtuneiden muutosten vaikutuksia on käsitelty useissa selvityksissä. Niissä sääntelystä luopumisen pääasiallisena lyhyen aikavälin vaikutuksena on pidetty tarjonnan kasvua. Kasvanutta tarjontaa ilmeni etupäässä jo ennestään hyvin kannattavissa paikoissa kuten lentokentillä. Tämä johtui siitä, että useimmat uudet alalle tulijat olivat itsenäisiä ja pieniä toimijoita, jotka eivät kenneet toimimaan puhelinmarkkinoilla. Paikoissa, joissa tarjonta kasvoi, asiakkaiden odotukset olivat jo ennestään lyhyitä. Seattlessa hintakilpailun ei tästä huolimatta havaittu kehittyvän. Tämän katsottiin johtuvan lentokentillä noudatetusta "first-in first-out" -järjestelmästä, jossa asiakkaan on otettava taksijonon ensimmäinen taksi. Seurauksena tästä lentokenttä määräsi maksimitaksan, eikä sallinut enää myöhemmin uusien yrittäjien pääsyä markkinoilleen.

Kuluttajat eivät juuri kokeneet palvelun paranevan. On myös raportoitu ylitarjonnasta johtuvasta palvelun laadun heikkenemisestä. Tilausvälityskeskukset menettivät asiakkaita johtuen paineesta alentaa hintoja, koska tilauskeskustakseilla oli kalliimmat laitteet ja kalliimmat hinnat kuin muilla takseilla. Myös kuljettajien laadun havaittiin heikentyneen.

Markkinoitten vapauttaminen ei näyttänyt vaikuttavan suotuisasti taksoihin. Kaikissa tutkituissa kaupungeissa hinnat nousivat. Tämän raportoitiin johtuvan siitä, että taksiasemien markkinoilla esiintyi piittaamattomuutta hinnoista, eikä siellä esiintynyt kilpailua, koska asiakkaan oli valittava jonossa oleva ensimmäinen auto. Hintojen nousua ilmeni heti markkinoiden vapauttamisen jälkeen. Tämä johtui osittain siitä, että inflaatiosta johtuva taksan nostaminen oli viivästynyt säännellyillä markkinoilla. Vapauttamisen pitkän aikavälin vaikutuksia on vaikeampi havaita. Pitkällä aikavälillä hintojen kehitys oli samanlaista kuin säännellyissä kaupungeissakin. Yhdysvaltain kokemuksen perusteella taksisääntelyä vapautettaessa tulisi kiinnittää huomiota hintakilpailun varmistamiseen taksitolpilla ja lentokentillä.

Vaikka sääntelyn sisältö vaihtelee maan eri osissa, suurimmassa osassa isoimmista kaupungeista säännellään vielä jollain tavoin markkinoille pääsyä ja taksoja. 1970-luvun jälkeen markkinoille pääsyn helpottamista ja sääntelystä luopumista ei ole kaupungeissa

juurikaan ilmennyt.

Australia

Australiassa taksiliikennettä sääntelevät sekä valtio että territorioiden paikallishallinnot (tieviranomaiset), joten sääntelyn sisältö vaihtelee maan eri osissa. Eteläisessä Australiassa on taksiliikenteen sääntelystä joiltain osin luovuttu, mutta muualla taksiliikennettä enimmäkseen säännellään edelleen.

Victoriassa liikenteenharjoittajilla tulee olla liikennelupa jokaiseen käyttämäänsä ajoneuvoon. Luvat myönnetään tarveharkinnan perusteella. Lupa voidaan myöntää nuhteettomalle ja vakavaraiselle henkilölle. Taksilupa on toistaiseksi voimassa ja lupien myynti on pääasiallisesti sallittu.

Victoriassa osavaltion hallitus päättää taksoista. Victorian taksiyhdistys antaa hallitukselle esityksensä taksoista, mutta tällaisia esityksiä voivat tehdä muutkin tahot.

Uusi-Seelanti

Uudessa-Seelannissa luovuttiin taksien määrällisistä rajoituksista ja hintasääntelystä vuonna 1989. Matkustajia kuljettakseen yrityksellä täytyy olla lupa, mutta lupien määrää ei rajoiteta. Luvassa ei myöskään rajoiteta autojen määrää. Eräät laatuvaatimukset synnyttävät kuitenkin markkinoille pääsyn esteitä. Suurkaupungeissa lupa voidaan myöntää vain vähintään viisi autoa omistaville hakijoille.

Taksi määritellään ajoneuvoksi, jolla saa kuljettaa enintään 12 matkustajaa (Small Passenger Service Vehicle). Luvan myöntämiseen liittyy hakijan henkilöä koskeva arviointi. Hakijan tulee olla muun muassa hyvämaineinen. Alalle aikovan on julkaistava sanomalehdessä ilmoitus, jossa hän ilmoittaa hakevansa lupaa. Myös ammattitaitovaatimusta sovelletaan.

Luvanhaltijoiden ja taksinkuljettajien moitittavaa käytöstä seurataan pitämällä rikkeistä rekisteriä, johon merkitään kertyneiden rikkeiden arvo tietyn pistejärjestelmän mukaan. Henkilö menettää kelpoisuutensa viideksi vuodeksi, jos pisteitä kertyy kahden vuoden ajalta 200. Esimerkiksi taksamittarin peukaloinnista kertyy 100 pistettä.

Luvanhaltijan tulee kuulua taksiorganisaa-

tioon, joka tarjoaa ympärivuorokautiset tilausvälityspalvelut ja kirjaa asiakkaiden reklamaatiot. Tällaisen organisaation perustamiseen tarvitaan hyväksyntä. Organisaatioiden merkitys alan itesääätelylle on tärkeä, sillä niillä on oikeus periä huomattavia maksuja uusilta yrittäjiltä. Vaikka maksujen periminen synnyttää markkinoille pääsyn esteitä, se toisaalta antaa yrityksille mahdollisuuden toimia tunnetun laatumerkin alla, mikä auttaa myös kuluttajaa taksin valinnassa. Taksista ei säädetä kansallisella tasolla, vaan taksiorganisaatiot voivat määrittellä yhtenäisesti sovellettavat hinnat. Enimmäishinnat tulee rekisteröidä ja kalibroida taksamittariin. Hintojen on oltava autossa nähtävillä. Taksimittari ja -kyltti ovat pakolliset.

Muutoksen jälkeen taksien määrä kasvoi merkittävästi kaupungeissa, kun taas maaseudulla se marginaalisesti aleni. Hinnat alenivat ja erilaistuivat isoissa kaupungeissa, kun taas muissa kaupungeissa ja maaseudulla tapahtui sekä hinnan nousua että laskua. Suurimmissa kaupungeissa odotusajat lyhenivät ja palvelut monipuolistuivat. Toimialalla on nyt muutamia isoja yrityksiä ja paljon pieniä yrityksiä. Kuluttajien mahdollisuus vertailla hintoja on lisännyt kilpailua.

1.3. Nykytilan arviointi

Yleistä

Taksiliikenteen luvanvaraisuudella on pitkät perinteet. Tarveharkintainen lupa on aikoinaan otettu käyttöön nykyiseen verrattuna hyvin erilaisessa yhteiskunnallisessa tilan-

teessa. Yleisesti yhteiskunnassa kilpailu ja markkinaehtoiset toimintatavat ovat yleistyneet varsinkin sen jälkeen, kun Suomi liittyi Euroopan Unioniin. Elinkeinovapauden periaate on korostunut sen jälkeen, kun siitä vuonna 1995 tuli uusi perusoikeus.

Taksilupien määrä oli vuoden 2003 lopussa 9 549, joka on samalla autojen määrä. Tarjonnan määrä on kokonaisuutena pysynyt lähes samana hyvin pitkällä aikavälillä. Samanaikaisesti pienien enintään 14 istumapaikan linja-autojen määrä on kasvanut. Taksilupien määrä on lisääntynyt jonkin verran pääkaupunkiseudulla ja muissa kaupunkimaisissa kunnissa. Taajaan asutuissa kunnissa se on hieman vähentynyt. Maaseutukunnissa taksilupien määrä on alentunut selvästi. Viime vuosina lupia ei ole pätevien hakijoiden puuttuessa voitu aina myöntää haja-asutusalueille. Vuonna 2003 tällaisia tapauksia oli yhteensä 36 ja vuonna 2004 noin 20.

Taksien määrä suhteessa asukasluukuun on suurin maaseutumaisissa kunnissa. Seuraavana tulevat pääkaupunkiseutu, taajaan asutut kunnat ja kaupunkimaiset kunnat pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Paikkakuntakohtaiset vaihtelut ovat erittäin suuria. Esimerkiksi Etelä-Suomen läänissä eniten takseja asukasluukuun nähden oli vuonna 2003 Ukuniemellä, jossa taksitiheys oli 5,67 autoa/1 000 asukasta, ja vähiten Hollolassa, jossa taksitiheys oli 0,82 autoa/1 000 asukasta.

Taksien määrä ja taksitiheys (taksia/ 1 000 asukasta) vuosien 2000 ja 2003 lopussa tilastollisen kuntaryhmittelyn mukaan:

	Vuosi	Pääkaupunkiseutu	Kaupunkimaiset kunnat
Taksien määrä	2000	2 137	2 957
	2003	2 225	3 065
Taksitiheys	2000	2,24	1,33
	2003	2,28	1,36
		Taajaan asutut kunnat	Maaseutumaiset kunnat
Taksien määrä	2000	1 476	3 008
	2003	2 810	9 549
Taksitiheys	2000	1,68	2,73
	2003	2,62	1,84
		Koko maa	
Taksien määrä	2000	9 578	
	2003	9 549	
Taksitiheys	2000	1,86	
	2003	1,84	

Taksin tärkeimmät asiakkaat voidaan jakaa kolmeen ryhmään: kotitalouksiin, kuntiin ja elinkeinoelämään. Kotitalouksien osuus taksikäytöstä on yli 40 prosenttia, kuntien yli 30 prosenttia ja elinkeinoelämän 20 prosentin luokkaa. Kysynnän ajalliset vaihtelut ovat tyypillisiä taksitoiminnalle. Vaihtelut ovat osittain erilaisia eri kuntaryhmissä. Myös asiakaskunnan koostumus on osittain erilainen maaseudulla ja kaupungeissa.

Helsingissä ja sen ympäristökunnissa kysyntä on varsin tasaista ympäri vuoden lukuun ottamatta heinäkuuta, joka on kysynnältään selvästi hiljaisiin. Muualla talvikuukaudet ovat vilkkainta aikaa ja kesäkuukaudet hiljaisimmat.

Vuodenajasta riippumatta viikonpäivien kysynnän vaihtelut ovat samanlaiset samalla paikkakunnalla mutta erilaiset maaseudulla ja kaupungeissa. Kaupungeissa vilkkaimman kysynnän aika on viikonloppuisin, kun taas maaseudulla arkipäivinä kysyntää on enemmän.

Kysyntä on erilaista myös vuorokauden eri aikoina, mutta kovin suuria eroavuuksia kaupunkien ja maaseudun välillä ei ole. Arkinen

sekä kaupungeissa että maaseudulla kysyntää on enimmillään päiväsaikaan, joskin kaupungeissa runsas kysyntä jatkuu illalla pitempään. Kaupungeissa vilkkaimman kysynnän aika on viikonloppuisin yöaikaan, jolloin maaseudullakin kysyntä lisääntyy, vaikkakaan ei kovin voimakkaasti.

Asiakkaan kannalta taksipalveluiden parhaita puolia ovat niiden turvallisuus, verrattain hyvä saatavuus ja verrattain korkea laatu. Sen sijaan hinnat ja niiden kohoaminen ylittävät kuluttajahintaindeksin. Kehitys ei kuitenkaan poikkea muista henkilöliikenteen hinnoista. Kuntien järjestämissä tarjouskilpailuissa kilpailevien tarjousten saaminen on ollut monesti ongelmallista.

Taksi toimialana on tyytyväinen nykyiseen taksiliikenteen järjestämis- ja toimintatapaan. Sen sijaan alalle aikovien kannalta luvan saamisen epävarmuus ja pitkät harjoitteluaajat ovat kielteisiä piirteitä.

Hallinnon näkökulmasta nykyinen lupajärjestelmä on verrattain työllistävä ja hallinnollisesti raskas verrattuna liikenteen muihin lupajärjestelmiin. Silti lupien myöntäminen ja muu siihen liittyvä toiminta eivät lääninhalli-

tuksissa vaadi kuin noin 14 henkilön työpanoksen. Alan itsesääntelyn voidaan nähdä säästävän julkisia resursseja, mutta tällaisella toiminnalla voi olla myös kielteisiä vaikutuksia.

Uudistamistarpeet ja niiden syyt

Taksiliikenteen harjoittamista koskevan sääntely, henkilöliikennelaki ja sitä täydentävät asetukset, eivät enää kaikilta osin täytä uuden Suomen perustuslain asettamia vaatimuksia. Monin kohdin ongelmat liittyvät siihen, ettei sääntely täytä perustuslain 80 §:ssä asetettuja vaatimuksia asianmukaisesta sääntelyn tasosta. Lisäksi sääntelyä on syytä tarkastella perusoikeuksien toteutumisen näkökulmasta. Sääntelyä on erityisesti tarkasteltava perustuslain 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden näkökulmasta, mutta joitakin säännöksiä on arvioitava myös 6 §:ssä säädetyn yhdenvertaisuuden, 13 §:ssä säädetyn yhdistymisvapauden, 15 §:ssä säädetyn omaisuusuojan ja 21 §:ssä säädetyn oikeusturvan kannalta. Sääntelyssä on syytä ottaa huomioon erityisesti perusoikeuksien rajoittamisen hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden vaatimukset sekä perusoikeuksia rajoittavien säännösten täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusvaatimukset.

Henkilöliikennelain 5 §:ssä säädettyä lupavaatimusta on tarkasteltava elinkeinovapauden kannalta. Lupavaatimus on hyvin tiukka ja siitä lain 6 §:ssä säädetty, henkilöautolla harjoitettavaa liikennettä koskevat poikkeukset ovat verrattain vähämerkityksiset. Näistä seikoista ja osittain myös lain 6 a §:ssä säädetyn lupavalikoiman vaihtoehtojen puutteesta johtuu, että muun elinkeinotoiminnan yhteydessä harjoitettuun henkilökuljetukseen ei ole olemassa sopivaa lupaa. Muuta elinkeinoa harjoittava ei yleensä voi saada myöskään taksilupaa, koska esteeksi tulevat tarveharkinta ja vaatimus kuljettajakokemuksesta. Ankarana lupavaatimus voi vaikuttaa myös kansalaisten toimintavapauteen, koska vähäisenkin korvauksen vastaanottaminen satunnaisesta kyydin tarjoamisesta katsotaan lupaa edellyttäväksi. Säännöstä ei kuitenkaan pystytty tältä osin juuri valvomaan, joten se on tehoton.

Tarveharkinnasta luovuttiin linja-autoliikenteessä vuonna 1994 siten, että lu-

van tilaus- ja ostoliikenteen harjoittamiseen saa jokainen, joka täyttää henkilöä koskevat edellytykset. Tarveharkinnan soveltamista jatkettiin edelleen taksiliikenteessä, mikä johti myös siihen, että osa uusista linja-autoliikenteen harjoittajista ryhtyi kilpailemaan taksien kanssa harjoittaen liikennettä pienellä linja-autolla. Tällä tavoin toimivat olivat usein taksiluvan haltijoita, jotka olisivat halunneet laajentaa toimintaansa, mutta eivät voineet saada toista taksilupaa lupien myöntämisessä noudatettavan mies- ja auto-periaatteen takia. Syntyi työnjako-ongelmia, joita on sittemmin pyritty ratkaisemaan lain-säädännöllisin ja hallinnollisin toimin.

Luvan hakijaa ja haltijaa koskevat vaatimukset ovat sekä taksi- että linja-autoliikenteessä pääosin samat. Ne perustuvat neuvoston direktiiviin 96/26/EY maanteiden kansallisen ja kansainvälisen tavara- ja henkilöliikenteen harjoittajien ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta sekä toimenpiteistä näiden liikenteenharjoittajien sijoittumisvapauden tehokkaan käyttämisen edistämiseksi, sekä sen muuttamisesta annettuun neuvoston direktiiviin 98/76/EY (jäljempänä ammattiin pääsydirektiivit). Taksit eivät kuulu direktiivien soveltamisalaan.

Luvan hakijaa ja haltijaa koskevien vaatimusten arvioinnissa sovelletaan oikeusharkintaa. Säännöksissä on kuitenkin joitakin, lähinnä niiden täsmällisyyteen ja tarkkarajaisuuteen liittyviä perustuslaillisuusongelmia. Vakavaraisuuden vaatimus on yleispiirteinen. Lain 9 §:n 1 momentin mukaan hakijan tulee olla kykenevä vastaamaan velvoitteistaan ja osoittaa, että hänellä on riittävät taloudelliset voimavarat yrityksen käynnistämiseen ja liikenteen asianmukaiseen hoitamiseen. Taksilupaa haettaessa lääninhallitus tarkistaa, onko hakijalla veroja tai maksuja ulosotossa. Siitä, millaiset määrät estävät luvan myöntämisen, ei sisälly lakiin ohjetta. Osoitusta taloudellisista voimavaroista ei käytännössä vaadita, vaikka laissa sitä edellytetään.

Hyvän maineen vaatimus on samansisältöinen kuin linja-autoliikenteessä, jonka osalta säännös perustuu ammattiin pääsydirektiiviin. Maineen arvioinnissa ei oteta huomioon sakkorangaistuksia, jotka saattavat olla pa-

heksuttavia teon luonteen takia tai sen vuoksi, että taksitoimialalla luvanhaltija pääsääntöisesti toimii kuljettajana. Tällaisia voivat olla eräät rikokset viranomaisia, yleistä järjestystä, terveyttä, yksityisyyttä, rauhaa ja kunniaa vastaan sekä eräät varallisuus- ja seksuaalirikokset. Tältä osin laissa on sisällöllinen puute.

Vakavaraisuuden, ammattitaidon ja hyvän maineen lisäksi hakijalta edellytetään, että hän on muutoin henkilönä sopiva harjoittamaan henkilöliikennettä. Säännös ei täytä perusoikeuden rajoitukselta edellytettyä täsmällisyysvaatimusta. Vaatimuksen on tulkittu tarkoittavan ikään, terveydentilaan ja elämäntapaan liittyviä seikkoja. Perustuslain 6 §:n mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Siten vaatimuksen perusteltavuutta ja oikeasuhtaisuutta on arvioitava paitsi perustuslain 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden myös perustuslain 6 §:n kannalta.

Taksilupia myönnettäessä sovelletaan tarveharkintaa. Tarveharkinnan soveltaminen perustuu ajatukseen, että viranomaisen kysynnästä ja tarjonnasta käytettävissä olevan, muun muassa lausunnoista hankitun tiedon perusteella arvioi luvan tarpeellisuuden niin hyvin, että markkinoilla saavutetaan kysynnän ja tarjonnan tasapainotila. Lupia myönnetään niin paljon, että taksintarve tulee tyydytetyksi ja toisaalta niin vähän, että kaikki tai ainakin lähes kaikki luvanhaltijat saavat ainakin kohtuullisen toimeentulon. Tavoitteen asettelussa on siten nähtävissä oikeusharkintaan viittaavia piirteitä. Käytännössä lupien määrään liittyvä harkinta on kuitenkin tarkoituksenmukaisuusharkintaa.

Lupia myönnettäessä pyritään turvaamaan maantieteellisesti oikea kapasiteetin jako, mutta tarjonnan ajallisesti oikeaa määrää ei kysynnän vaihtelun takia voida lupamenettelyssä saavuttaa, minkä vuoksi lupajärjestelmää täydentää ajovuorojärjestys.

Lakia sovelletaan niin, että hakijalle ei juuri koskaan myönnetä enempää kuin yksi taksilupa. Tällaista soveltamiskäytäntöä on pidetty perusteltuna, koska on katsottu oikeudenmukaiseksi myöntää lupia niin monelle

hakijalle kuin se tarveharkintaisessa järjestelmässä on mahdollista. Pien- ja perheyrietykset on katsottu soveliaimmaksi yritysmuodoksi taksiliikenteen palveluja tuottaessa. Tästä johtuen taksielinkeinon yrityskoko on hyvin yksipuolinen. Yrityskoon pienuudesta johtuen yrittäjien rooli työnantajina on verrattain kehittymätön. Pienyritysten mahdollisuudet omaehtoisesti kehittää toimialaa ovat yleensä rajalliset.

Tarveharkinnan soveltaminen on johtanut siihen, että hakijoita varsinkin kaupunkimaisissa kunnissa on enemmän kuin taksilupia voidaan arvioitu kysynnän ja tarjonnan tasapaino huomioon ottaen myöntää. Laissa ei ole oikeussääntöä siitä, miten hakijat asetetaan paremmuusjärjestykseen. Lakia on ruvettu soveltamaan niin, että kriteerinä käytetään kuljettajakokemuksen pituutta. Kriteerin soveltamiseen liittyy se epäkohta, että samat henkilöt hakevat lupaa useita kertoja voidakseen välttää tilanteen, jossa lupa myönnettäisiin vähemmän kokemusta omaavalle henkilölle. Monissa kaupungeissa on joukko päteviä hakijoita, jotka joutuvat odottamaan luvan saamista useita vuosia, enimmillään yli kymmenen vuotta. Koko maassa yli kahden vuoden kuljettajakokemuksen omaavia hakijoita oli vuonna 2004 vajaat 300.

Suurimmista kaupungeista hakemuksia saattaa olla kerralla yli sata. Suuret hakemuskäärät hidastavat käsittelyä, minkä vuoksi uusia lupia myönnetään vain kerran vuodessa. Hakemusten käsittelyaika on yleensä melkein vuosi ja voi jopa ylittää sen. Maaseudulta tulevien hakemusten käsittely on toisinaan hidastunut sen vuoksi, että hakemuksen käsittelyn jo edettyä ratkaisuvaiheeseen vireille, tulee kilpaileva hakemus. Lääninhallitus normaalisti yhdistää tällaisten hakemusten käsittelyn, koska maaseudulla hakijat eivät yleensä saa uutta tilaisuutta luvan saamiseen pitkään aikaan. Hakemusten käsittelyä lääninhallituksissa hidastaa myös se, että valitukset viipyvät hallinto-oikeuksissa pitkään. Siten hakemuksia ei pystytä käsittelemään niin ripeästi kuin perustuslain 21 §:ssä säädetyn oikeusturvavaatimuksen noudattaminen edellyttäisi. Hidas käsittely voi myös heikentää taksin saattavuutta uutta lupaa koskevaa päätöstä odotettaessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi tarvit-

taessa vahvistaa taksitaksan. Laissa ei ole määritelty ministeriön harkintavallan rajoja, menettelytapoja eikä sitä, millä perusteilla taksanvahvistuksen tarvetta on arvioitava. Siten säännös ei ole riittävän täsmällinen, vaikka siihen sisältyy perusoikeuskysymykset.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käyttänyt lain suoma mahdollisuutta vahvistaa taksitaksaa. Taksanvahvistus on käytännössä johtanut yhtenäishinnoitteluun. Tilausliikenteessä noudatetun taksitaksan lisäksi ministeriö on vahvistanut myös taksien reittitaksan, jota voidaan noudattaa kuntien tilaamissa säännöllisissä kuljetuksissa. Kunnilla on kuitenkin julkisista hankinnoista annettu lain (1505/1992) mukainen velvollisuus kilpailuttaa hankintansa. Reittitaksan vahvistamista on perusteltu sillä, että sen hyödyntäminen helpottaa tarjousten tekemistä ja vertailua. On arvioitu, että taksiautoilijan on helppo tarjota tietty prosenttimääräinen alennus reittitaksasta ja tilaajan on helppo verrata tällä tavoin tehtyjä tarjouksia. Taipumus yhtenäishinnoitteluun on kuitenkin ollut havaittavissa myös reittiliikenteessä. Lisäksi on ilmennyt haluttomuutta tehdä vahvistetun taksan alittavia tarjouksia. Myöskään tarjousten vertailu ei aina ole helpottunut toivotulla tavalla esimerkiksi siirtoajojen erilaisista hinnoittelukäytännöistä johtuen.

Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa taksitaksat Suomen Taksiliiton aloitteesta. Taksitaksojen kehitys on ylittänyt kuluttajahintaindeksin. Hillitäkseen hintojen nousua ministeriö on toisinaan pyrkinyt vahvistamaan taksat kustannuskehitykseen perustuvia esityksiä alemmalle tasolle. Päätöksenteko on myös saattanut viivästyä niin, että luvanhaltijat ovat joutuneet odottamaan kustannusten nousun kompensointia. Siten on syntynyt riski, että kustannuskehityksen osittain huomiotta jättävä taksanvahvistus loukkaa perustuslain 15 §:ssä säädettyä omaisuudensuojaa.

Taksitaksa koostuu monista eri osatekijöistä. Taksaan sisältyy perusmaksun, ajomatkamaksun ja odotusmaksun lisäksi lisämaksuja, joita voivat olla ennakkotilauksmaksu, avustamislisä, lentokenttälisä ja tavarankuljetuslisä. Taksa vaihtelee viikonpäivien, kellonaikojen ja matkustajamäärän perusteella. Ajettaessa ajomatkamaksu ja odotusmaksu vaihtelevat niin, että ajomatkamaksun sijasta peritään odotusmaksun suuruisia korvausta,

kun ajo liikenteen ruuhkautumisen tai muun vastaavan syyn takia on niin hidasta, että odotusmaksu tulee ajomatkamaksua korkeammaksi. Lisäksi asemapaikan ympärillä on 2,5 kilometrin vyöhyke, jossa hinnoittelu on erilaista kuin sen sisällä. Tästä monimutkaisuudesta aiheutuu matkustajille vaikeuksia arvioida matkan hintaa etukäteen.

Lain lähtökohtana on, että taksiluvan haltija on aina velvollinen suorittamaan lupansa mukaisen ajon. Kieltäytyä voi vain voittamattomien esteiden tai muiden pätevien syiden vuoksi. Laissa mainituiksi esteiksi ja syiksi on katsottu toinen ajotehtävä, auton korjaus ja huolto, oma tai kuljettajan sairaus tai jokin tärkeä perhesyy. Käytännössä asiakas tuskin voi tuntea lain tulkintoja ja voi vain harvoin tarkistaa kieltäytymisen syyn, joten lain noudattaminen on ainakin jossain määrin vaihtelevaa.

Poliisin vahvistamalla ajovuorojärjestyksellä voidaan rajoittaa ympärivuorokautista ajovelvollisuutta. Pääasiallisena tavoitteena on kuitenkin kapasiteetin jakaminen kysynnän edellyttämällä tavalla niin, että kysynnän vaihtelut otetaan huomioon. Velvollisuus noudattaa ajovuoroja voi toisinaan johtaa siihen, että autoilija ei voi pitää autoaan ajossa silloin kun haluaisi. Joskus autoilija joutuu kuitenkin olemaan ajossa silloinkin, kun se ei ole mielekästä ajosta saatavien tulojen vähäisyyden vuoksi.

Ajovelvollisuutta ja ajovuoroja on arvioitava elinkeinovapauden kannalta. Lainsäädännöllä asetetaan luvanhaltijalle velvoitteita, mutta niistä aiheutuvia kustannuksia tai tulonmenetyksiä ei hyvitetä. Laissa ei ole säädetty, millä perusteella ajovuorot jaetaan.

Aloitteen ajovuorojen vahvistamisesta tekee yleensä autoilijoiden enemmistöä edustava yhteisö, mutta vahvistetut ajovuorot sitovat myös niitä, jotka eivät kuulu yhteisöön. Perustuslain 13 §:ssä säädetään yhdistymisvapaudesta. Jokaisella on oikeus kuulua yhdistykseen, mutta myös oikeus olla kuulumatta ilman, että valinnasta aiheutuu kielteisiä seuraamuksia. Taksiyhdistykseen kuulumattomalle voi koitua kielteisiä seuraamuksia ajovuoroista, jotka poliisi yleensä aina vahvistaa autoilijoiden yhteisön esityksen mukaisina. Tällaisia seuraamuksia ovat toiminnan rajoittaminen tai velvollisuus harjoittaa kannattamatonta toimintaa.

Tilausvälitysjärjestelmiä koskevaa sääntelyä kevennettiin vuonna 1994 siten, että luvanhaltijoita ei enää velvoiteta liittymään tilausvälityskeskukseen. Välitystoiminnan harjoittaminen on sallittu ilmoituksen perusteella. Tavoitteena on ollut mahdollistaa useamman tilausvälityskeskuksen toiminta samalla paikkakunnalla. Ajovuorojärjestyksiä voidaan kuitenkin vahvistaa vain yksi. Autot eivät myöskään pääsääntöisesti saa olla ajossa vapaavuoron aikana. Näistä seikoista johtuu, että käytännössä vain yksi tilausvälityskeskus voi kerrallaan harjoittaa tilausten välitystä. Siten tavoite ei ole toteutunut.

Tilausvälityskeskusten toiminta on saattanut aiheuttaa matkustajien keskuudessa tyytymättömyyttä lähinnä sen vuoksi, että keskus ei pysty takaamaan auton saantia silloin, kun kysyntä ylittää tarjonnan. Silloin saattaa käydä niin, että asiakkaan tilaus vanhentuu, jolloin hänen on tehtävä uusi tilaus, mistä aiheutuu vaivannäön lisäksi myös lisäkustannuksia. Myöskään tilausten vanhentumisessa noudatetuista käytännöistä ei ole aina tiedotettu riittävästi.

Läänihallitus voi määrätä henkilöautoilla harjoitettavan tilausliikenteen hoidettavaksi taksiasemilta. Säännöstä on sovellettu vain silloin, kun autoilijat eivät ole itse perustaneet taksiasemaa. Laissa ei ole säännöksiä niistä perusteista, joiden nojalla lääninhallituksen tulisi ratkaisunsa tehdä.

Liikenneluvan peruuttaminen on yksilön oikeusasemaan puuttavana viranomaistointana vaikutuksiltaan jyrkempi kuin luvan epäminen. Taksilupa voidaan peruuttaa, jos luvanhaltija menettää laissa säädetyn kelpoisuutensa tai jos liikennettä ei harjoiteta luvan mukaisesti tai muutoin asianmukaisesti. Siten peruuttamismahdollisuutta ei ole nimenomaisesti sidottu vakaviin ja olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin siten, kuin perustuslakivaliokunta on kannanotoissaan edellyttänyt. Luvanhaltijalla ei myöskään lain säännösten perusteella ole oikeutta korjata toiminnassa ilmenneitä puutteita, koska varoituksen antamisesta ei ole säädetty.

Oikeushenkilölle myönnetty taksilupa on peruutettava, jos yritys myydään ja myös yrityksen johdotehtävät siirtyvät toiselle henkilölle. Säännös on otettu vuonna 1994 lakiin, jotta tarveharkintaisilla luvilla ei voitaisi käydä kauppaa. Vastaava säännös oli asetuk-

nessa vuosina 1991—1994. Taa-nehtivuuden estämiseksi on kuitenkin säädetty, että säännös ei koske ennen vuotta 1991 myönnettyjä lupia. Käytännössä lupien myymisen valvontaa ei ole pystytty järjestämään niin, että säännöksen tavoite olisi täysin saavutettu. Säännöstä on saatettu pyrkiä kiertämään tekemällä yhtiöiden omistusjärjestelyt monimutkaisiksi. Viranomaisilla ei myöskään ole mahdollisuuksia seurata, kuka tosiasiallisesti toimii yhtiön liikenteestä vastaavana henkilönä. Vanhoilla yhtiöillä on voitu käydä vapaasti kauppaa.

Toimialaa koskevasta sääntelystä huolimatta taksiliikennettä ei aina harjoiteta asiakkaan turvallisuuden kannalta asianmukaisesti. Aika ajoin sattuneet rattijuopumukset luvanhaltijasta liikennettä harjoitettaessa ovat esimerkkejä asiakkaan turvallisuutta uhkaavista rikoksista. Osittain ongelmat voivat johtua valvonnan ja valvonnan resurssien riittämättömyydestä.

2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1. Tavoitteet

Uudistuksen perimmäisenä tavoitteena on perusoikeuksien toteuttaminen taksiliikennettä harjoitettaessa sekä lainsäädännön ajantasaistaminen. Erityisesti korostuvat elinkeinonvapaus ja sitä koskevien rajoitusten hyväksyttävyyden, oikeasuhtaisuuden, täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden sekä se, että lailla säätämisen vaatimus toteutuu asianmukaisessa laajuudessa.

Perustuslaista johtuvat muutostarpeet on toteutettava vaarantamatta olemassa olevia etuja. Tavoitteena on säilyttää taksipalvelujen turvallisuus vähintään nykyisellä tasolla tarkasteltiinpa asiaa sitten asiakkaan tai kuljettajan taikka muiden tienkäyttäjien kannalta. Turvallisuutta on arvioitava eri näkökulmista ottaen huomioon liikenneturvallisuuteen, työturvallisuuteen, kuluttajansuojaan ja yleiseen turvallisuuteen liittyvät asiat.

Taksipalvelujen verrattain hyvä laatu ja saatavuus ovat turvallisuuden jälkeen tulevia, mutta kuitenkin erittäin korkealle asetettavia tavoitteita. Tavoitteena on sekä laadun että saatavuuden parantaminen nykytilanteeseen verrattuna. Tavoite koskee sekä kaupunki-

maisista alueita että maaseutua ja kaikkia asiakasryhmiä. Tavoitteena on myös se, että taksia voidaan käyttää julkisen joukkoliikenteen osana nykyistä laajemmin. Tämä koskee harvaan asuttuja alueita, joissa henkilöauton paikkamäärä on kysynnän kannalta sopiva. Toisaalta myös kaupungeissa henkilöauton käyttö joukkoliikenteessä voi kasvaa kutsujoukkoliikenteen yleistyessä. Edelleen, tavoitteena on palvelujen monipuolistuminen ja yrittäjien erikoistuminen.

Taksiluvan hakijoiden näkökulmasta tavoitteena on luvan saamisen ennakoinnin helpottaminen ja tarpeettoman byrokratian karsiminen niin, että päätökset voitaisiin tehdä nykyistä lyhyemmässä ajassa.

2.2. Toteuttamisvaihtoehdot

Vaihtoehtoisia ratkaisuja on harkittu seuraavissa asioissa: taksilupien määrän rajoitukset, taksipalvelujen hinnat ja ajovuorojärjestys.

Taksilupien määrän rajoittaminen on perusteltua taksipalvelujen saatavuuden varmistamiseksi. Taksiliikenne on osa julkisen liikenteen järjestelmää. Sen vuoksi on pyrittävä luomaan edellytykset pitkäjänteiselle ja kannattavalle yritystoiminnalle, jonka turvin saatavuus voidaan asianmukaisesti varmistaa. Taksilupien määrän jatkuva rajoittaminen antaa riittävät takeet siitä, että saatavuus voidaan turvata koko ajan.

Valmistelun alkuvaiheessa selvitetty malli, jossa luovuttaisiin taksilupien määrän rajoituksista, on jatkovalmistelussa hylätty. Tarveharkinnasta luopuminen ja lupien myöntäminen laissa säädetty edellytykset täyttävälle henkilölle täyttäisi kyllä elinkeinovapauden vaatimukset, mutta erityisesti muista maista saatujen kielteisten kokemusten perusteella tällainen vaihtoehto ei olisi perusteltu.

Taksipalvelujen hintojen sääntelyssä on harkittu vaihtoehtoa, jossa toteutettaisiin kolmitasoinen hintarakenne. Siten voitaisiin luoda edellytykset hintojen eriytymiselle ja hintakilpailulle. Useimmissa esitysluonnoksesta pyydytyissä lausunnoissa kolmitasoista taksarakennetta kuitenkin vastustettiin. Sen arvioitiin johtavan hintojen nousuun. Sen vuoksi esityksessä on päädytty ehdottamaan, että kuluttajia varten edelleenkin vahvistet-

taisiin yksi enimmäistaksa.

Poliisi vahvistaa nykyisin ajovuorojärjestyksen. Tehtävä soveltuu kuitenkin huonosti poliisille, minkä vuoksi on harkittu muita vaihtoehtoja. Lähemmin on tutkittu vaihtoehtoa, jossa ajovuorojärjestyksen vahvistaisi tilausvälityskeskus. Tehtävään sisältyy julkisen vallan käyttöä, mistä johtuen olisi huolehdittava hyvän hallinnon takeiden toteutumisesta osoitettaessa tehtävä yksityiselle. Asian valmistelussa on osoittautunut, että tämän edellytyksen täyttyminen on ainakin osittain ongelmallista. Sen vuoksi on päädytty vaihtoehtoon, jossa ajovuorojärjestyksen vahvistaisi edelleenkin viranomaisen. Sopivin viranomaisen hoitamaan tätä tehtävää on lääninhallitus, jonka vastuulla on myös taksien määrästä päättäminen. Siten se voi muodostaa kokonaiskuvan oikeasta tarjonnan määrästä. Aloitteen ajovurojen vahvistamisesta tekivät kuitenkin taksiliikenteen harjoittajat.

2.3. Keskeiset ehdotukset

Lainsäädännön selkeyden parantamiseksi ehdotetaan, että henkilöautolla harjoitettavasta ammattimaisesta liikenteestä säädettäisiin sitä koskevassa erillisessä laissa. Liikenne säilyisi luvanvaraisena ja sitä harjoitettaisiin taksiluvan nojalla. Linja-autolla ja sara-autolla harjoitettavan liikenteen kansallinen sääntely jäisi väliaikaisesti henkilöliikennelakiin, jota muutettaisiin nyt teknisesti poistamalla taksiliikennettä koskevat maininnat. Henkilöliikennelain 2 §:n 4 kohdassa olevaa ostoliikenteen määritelmää sovellettaisiin kuitenkin myös henkilöautolla taksiluvan nojalla harjoitettavaan liikenteeseen. Jatkossa koko henkilöliikennelaki uudistettaisiin niin, että linja-autoliikenteen harjoittamisesta säädettäisiin erillisessä laissa ja sairaankuljetusta koskevat säännökset sisällytettäisiin yksityisestä terveydenhuollosta annettuun lakiin (152/1990) tai muuhun sopivaan lakiin.

Elinkeinovapauden toteuttamiseksi esityksessä ehdotetaan liikennelupaa edellyttävän liikenteen entistä selkeämpää määrittelyä ja luvanvaraisuudesta säädettyjen poikkeusten laajentamista, ajovelvollisuuden täsmentämistä sekä oikeutta ajaa vahvistetun ajovuorojärjestyksen ulkopuolella.

Jotta asiakkaan turvallisuus voitaisiin varmistaa kaikissa tilanteissa, ehdotetaan, että liikenneluvan saamista tiukennetaan henkilöä koskevien edellytysten, erityisesti hyvämaineisuuden osalta siten, että rikokset otettaisiin huomioon aikaisempaa pidemmältä ajalta ja että huomiota kiinnitettäisiin myös eräisiin sellaisiin sakkorangaistuksin rangaistaviin tekoihin, jotka eivät voimassa olevan lain mukaan ole merkityksellisiä. Lääninhallituksen tulisi säännöllisesti seurata, että luvanhaltijat täyttävät hyvämaineisuuden ja taloudellisia vastuita koskevan vaatimuksen. Tämä olisi aikaisempaa helpompaa, koska tarpeelliset tiedot on mahdollista hankkia teknisen käyttöliittymän avulla suoraan asianomaisista rekistereistä. Liikenneluvan peruuttamista koskevia säännöksiä täsmennettäisiin niin, että lääninhallituksen on entistä helpompi erottaa ne tilanteet, joissa sanktioita voidaan käyttää.

Kuluttajansuojiaan liittyviä parannuksia olisivat erityisten laatuvaatimusten määrittely, liikenteenhoitovelvollisuuden täsmentäminen, taksin saatavuutta koskeva kuluttajapalautteen seuranta sekä luvanhaltijan ja kuljettajan salassapitovelvollisuus.

Valvonnan kannalta keskeisiä parannuksia olisivat lupaa edellyttävän liikenteen tarkka määrittely, tiedonkulun nopeuttaminen viranomaisien välillä, asiakirjan mukana pitämis- ja esittämisvelvollisuuden laiminlyönnin rangaistavuus ja luvattoman taksiliikenteen harjoittamisen rangaistusmaksimin nostaminen kolmesta kuuteen kuukauteen.

Luvanvaraisuuden rajat

Kansalaisten turvallisuuden takaamiseksi ja laadukkaiden liikennepalvelujen turvaamiseksi ehdotetaan, että henkilöautolla harjoitettavan liikenteen luvanvaraisuus säilytettäisiin. Liikennelupa vaadittaisiin ammattimaiseen liikenteeseen. Ammattimaisen liikenteen käsite ymmärrettäisiin laajasti siten, että siihen sisältyisi varsinaisen elinkeinotoiminnan ohella myös muu ansiotarkoituksessa harjoitettu henkilöiden kuljetus. Myös sivutoiminen ja toisen elinkeinon yhteydessä harjoitettu henkilöiden kuljetus korvausta vastaan katsottaisiin liikennelupaa edellyttäväksi. Valvonnan mahdollistamiseksi liikennelupaa edellytettäisiin tietyissä olosuhteissa

myös silloin, kun toiminta ei täytä ammattimaisuuden tunnusmerkkejä. Tällaiseksi lupaa edellyttäväksi toiminnaksi katsottaisiin yksikin henkilöiden kuljetus korvausta vastaan silloin, kun kuljetuksen suorittamista edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla. Taksipalvelujen tarjoaminen internet-sivuilla katsottaisiin puolestaan ammattimaisuuteen viittaavaksi menettelyksi.

Ammattimaisen liikenteen tunnusmerkit täyttävää toimintaa saisi edelleenkin ilman lupaa suorittaa tietyissä tilanteissa, joita olisivat kunnan järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin kuuluva henkilöiden kuljetus kunnan hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuksen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan sekä konsernin henkilökuljetukset sen hallinnassa olevilla henkilöautoilla. Lisäksi ilman lupaa saisi suorittaa koti- tai matkailupalveluihin liittyviä kuljetuksia elinkeinonharjoittajan henkilöautolla silloin, kun kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta (palvelupaketti). Laajuudeltaan palvelupakettina ei pidettäisi kuitenkaan esimerkiksi ainoastaan lentokenttäkuljetukset sisältävää hotelliyöpymistä. Myöskään museojoneuvolla suoritettaviin kuljetuksiin ei vaadittaisi lupaa.

Taksiluvan myöntämisen edellytykset

Taksiluvan saamisen henkilöä koskevien edellytysten tutkiminen olisi oikeusharkintaa. Sen sijaan taksilupien määrästä päättäminen on tarkoituksenmukaisuusharkintaa.

Taksiluvan hakijan hyvämaineisuuden vaatimusta tiukennettaisiin niin, että merkitykselliset rikokset otettaisiin huomioon entistä pidemmältä ajalta. Aikaisempaa useammat tekotyypit voisivat vaikuttaa luvan saamiseen. Ammattitaidon osalta vaadittaisiin edelleen yrittäjäkurssin suorittamista. Lisäksi hakijalla tulisi olla työkokemusta taksinkuljettajana tai muussa palveluammattissa. Työkokemuksen hyväksyminen myös muusta palveluammattista on tärkeää erityisesti maaseudulla, koska siellä ei aina ole kuljettajakokemusta omaavia hakijoita. Poikkeuksellisesti lupa voitaisiin kuitenkin nykyiseen tapaan myöntää myös henkilölle, jolla ei ole käytännön kokemusta. Hakijan tulisi olla kykenevä vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan. Tämän vaatimuksen katsottaisiin

täyttyvän, jos hakija ei ole konkurssissa eikä hänellä ole merkittäviä määriä verovelkoja tai saatavia ulosotossa.

Luvan saamisen esteenä olisi aikaisemmasta poiketen myös se, että hakijalta on peruutettu liikennelupa viimeksi kuluneen vuoden aikana sillä perusteella, että liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä. Luvanhakijan sopivuutta ei enää arvioitaisi muulla tavoin, sillä vaatimus siitä, että hakijan tulee olla muutoinkin henkilönä sopiva harjoittamaan henkilöliikennettä, ei enää sisältyisi lakiin.

Länsin hallitus vahvistaisi vuosittain kunta-kohtaiset taksilupien enimmäismäärät sellä tasolla, että ne eivät rajoita taksin saatavuutta eivätkä heikennä palvelun laatua. Enimmäismääriä vahvistaessaan länsin hallitus ottaisi huomioon kysynnän ja tarjonnan muutokset sekä toimialan kannattavuuden kehityksen. Lisäksi olisi seurattava kuluttajien palautetta sekä taksien riittävyttä elinkeinoelämän ja kuntien kuljetustarpeiden kannalta. Kysynnän määrää arvioitaisiin erityisesti sellaisten tekijöiden perusteella, jotka tutkimustiedon perusteella parhaiten selittävät kysynnän määrää.

Jos henkilöä koskevat luvan saamisen edellytykset täyttyvät hakijoita olisi enemmän kuin lupia voidaan myöntää, etusija määräytyisi päätoimisena taksinkuljettajana hankittu työkokemuksen perusteella. Joka toinen vuosi luvat kuitenkin myönnettäisiin ensisijaisesti hakijoille, joilla on taksilupa tai taksilupia. Lain ensimmäisenä voimaantulovuotena luvat myönnettäisiin päätoimisille kuljettajille. Lupien myöntämisellä alalla jo toimiville yrityksille tavoitellaan muutosta alan yksipuoliseen yrityskokoon.

Lain soveltamisesta saatujen kokemusten perusteella voitaisiin kahden tai kolmen vuoden päästä arvioida, ovatko taksin saatavuus ja laatu asianmukaiset. Länsin hallitusten toteuttaman seurannan osatekijöitä voitaisiin tämentää liikenne- ja viestintäministeriön ja länsin hallitusten välisissä tulossopimuksissa. Seurannasta saatavien tietojen perusteella voitaisiin arvioida, onko lain uudistaminen täyttänyt tavoitteensa vai onko syytä toteuttaa uusia toimenpiteitä tai tarkistaa asetettuja tavoitteita.

Taksipalvelujen hinnat

Taksipalvelujen hinnoista säädettäisiin edelleen asetuksella. Tämä on perusteltua kuluttajansuojan ja erityisesti niiden kuluttajien kannalta, joiden suojantarve on korostunut. Hintojen vahvistamisessa otettaisiin huomioon luvanhaltijoiden omaisuudensuojaan liittyvät vaatimukset. Valtioneuvoston asetuksella vahvistettavien hintojen määräytymisperusteista säädettäisiin laissa. Muut kuin kuluttajahinnat olisivat taksanvahvistuksen ulkopuolella ja tavanomaisen hintakilpailun piirissä.

Taksipalvelujen saatavuus ja laatu

Taksiluvan haltija olisi edelleen velvollinen suorittamaan liikennelupansa mukaisen henkilökuljetuksen pääasiallisella toiminta-alueellaan. Tilanteet, joissa ajosta kieltäytyminen olisi sallittu, olisi määritelty yksityiskohtaisesti. Lisäksi maaseutumaisissa kunnissa liikennettä harjoittavilla taksiluvan haltijoilla olisi oikeus sopia keskenään kysynnän kannalta hiljaisen ajan päivystysvelvollisuudesta.

Länsin hallitus vahvistaisi ajovuorojärjestyksen, jota taksiautoilijoiden pitäisi noudattaa. Luvanhaltijoilla olisi kuitenkin oikeus suorittaa ajotehtäviä ajovurojen ulkopuolella. Siten ajovuorojärjestyksellä ei juurikaan rajoitettaisi luvanhaltijan elinkeinovapautta. Lisäksi ajosta voisi kieltäytyä muun muassa silloin, kun lain mukaan sallittu työaika ylittyisi. Ajovuorojärjestyksen avulla voitaisiin turvata taksinsaanti kysynnän vaihtelujen mukaisesti. Vapaavuoron aikana ajamisen avulla järjestelmä saataisiin riittävän joustavaksi.

Taksiliikennettä harjoitettaessa olisi noudatettava laissa säädetyt laatuvaatimuksia. Laatuvaatimuksiin sisältyisi kalustoa, kuljettajaa, ajokäyttäytymistä, asiakkaan palvelua sekä maksamista koskevia kohtia. Tällä tavoin voitaisiin varmistaa palvelujen peruslaatu, jonka edelleen kehittäminen jäisi toimialan ja luvanhaltijoiden vapaaehtoisen työn varaan.

Muut keskeiset ehdotukset

Länsin hallitus voisi omasta aloitteestaan tai hakemuksesta yhtenäistää kahden tai useamman kunnan käsittävän liikennealueen

asemapaikat tai osan niistä. Liikenneluvan peruuttamista koskevia säännöksiä täsmennettäisiin ja suhteellistettaisiin perustuslain edellyttämällä tavalla. Varoituksen antaminen olisi jatkossa mahdollista liikenneluvan peruuttamisen sijasta, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet puutteet, rikkomukset tai laiminlyönnit voitaisiin korjata tai ne olisivat anteeksiannettavia.

Lakiin otettaisiin uutena säännöksenä liikenneluvan haltijan ja kuljettajan salassapitovelvollisuutta koskeva säännös. Tällä tavoin voitaisiin asianmukaisella tavalla suojata asiakkaan yksityisyyttä ja hänen liike- ja ammattisalaisuuksiaan.

Luvanhaltijan tiedonantovelvollisuutta täsmennettäisiin. Tilausvälityskeskusten tulisi välitettyjen ja myös välittämättä jääneiden kyytien määrää koskeva tiedonantovelvollisuus. Lisäksi tilausvälityskeskusten tulisi antaa hallussaan olevia tietoja ajovuorojärjestyksen noudattamisesta.

Luvattoman taksiliikenteen rangaistusmaksimia ehdotetaan korotettavaksi kolmesta kuuteen kuukauteen. Muutos on tarpeen harmaan talouden estämiseksi. Muutos mahdollistaa poliisin pääsyn tutkimaan luvottomasti toimineen kirjanpitoa ja antaa sen myötä mahdollisuuden laittoman hyödyn selvittämiseen silloin, kun rikoksesta epäilty ei ole yhteistyöhaluinen.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Taloudelliset vaikutukset

Julkistaloudelliset vaikutukset

Taksielinkeinon liikevaihto oli vuonna 2002 runsaat 600 miljoonaa euroa, josta itse liikenteen harjoittamisen osuus oli 577 miljoonaa euroa. Tästä yli kolmannes eli yli 200 miljoonaa euroa kertyi kuntien ja Kansaneläkelaitoksen maksuista ja korvauksista. Odotettavissa olevan kilpailun lisääntymisen vaikutusta julkisen sektorin kustannuksiin voidaan siten karkeasti arvioida näiden lukujen perusteella. Arvioinnissa on kuitenkin otettava huomioon, että kuntien osuus jo on kilpailutettu, kun taas Kansaneläkelaitoksen osuus, noin 40 miljoonaa euroa, on lähes kokonaan kilpailuttamatta. Siten kilpailuttamisen lisäämisellä ja yhtenäishinnoittelun lakkaami-

sesta johtuvalla kilpailuttamisen tehostumisella voi arvioida olevan huomattavia vaikutuksia. Säästöjä voinee kertyä noin 4–7 miljoonan euron luokkaa vuositasona. Asukasta kohden laskettuna kuntien kustannukset ovat suurimmat maaseutumaisissa kunnissa ja taajama-asteella kuvattuna alle 50 prosentin taajama-asteen kunnissa.

Valtion viranomaisten järjestämät liikennepalvelut kilpailutetaan jo nykyisin lähes aina. Taksilla tuotettavien palvelujen osuus kaikesta lääninhallituksen ostamasta liikenteestä oli vuonna 2002 vain vajaa prosentti. Siten vaikutuksia ei käytännössä ole. Kuntien toteutuneet kuljetuskustannukset vaikuttavat kuitenkin aikaa myöten kuntien valtionosuuksiin.

Jos taksien määrä lisääntyy, kasvaa autoveron palautusta saavien autojen lukumäärä. Kokonaisvaikutusta valtion verotuloihin on kuitenkin vaikea arvioida, koska autojen määrän kasvusta saattaa kertyä valtiolle lisätuloja maksettavaksi jäävästä autoverosta, ajoneuvoverosta, polttoaineen veroista ja muista veroista kuten elinkeinotulon verosta.

Vaikutukset kotitalouksiin

Kotitaloudet käyttivät vuonna 2003 liikenteeseen noin 16 prosenttia kulutusmenoistaan. Tästä osuudesta vajaat 15 prosenttia käytettiin liikennepalveluihin. Rahamääräisesti liikenteeseen käytettiin 4 300 ja liikennepalveluihin noin 600 euroa kotitaloutta kohden. Henkilöliikennetutkimuksen 2006 mukaan taksimatkojen osuus kaikista kulkumuodoista vaihteli 1–40 kilometrin matkoilla yhden ja kahden prosentin välillä. Näiden tietojen perusteella on arvioitavissa, että keskimääräisen kotitalouden taksipalveluihin vuosittain käyttämä rahamäärä on 100–150 euron luokkaa.

Vaikutuksia on arvioitava erityisesti niiden kuluttajien kannalta, joilla on heikoimmat mahdollisuudet valvoa etujaan. Tällaisia asiakasryhmiä ovat erityisesti lapset, vanhukset ja vammaiset. Näiden asiakasryhmien palvelut järjestää yleensä kunta tai niistä saa korvausta Kansaneläkelaitokselta. Asiakas maksaa näissä kuljetuksissa tietyn, ennalta määritellyn omavastuuosuuden, jonka määrään kunnalle tai muulle maksajataholle aiheutuvilla kustannuksilla ei ole vaikutusta. Huomattavalle osalle koululaisista matkat

ovat ilmaiset. Osa varsinkin vanhusten matkoista on heidän itse maksamiaan. Erityisesti heidän kannaltaan taksanvahvistuksen säilyttäminen helpottaa taksipalvelujen käyttöä.

Vaikutukset elinkeinoelämään yleensä

Elinkeinoelämä on merkittävä taksinkäyttäjä. Yritysten osuuden taksipalvelujen käytöstä arvioidaan olevan 20 prosentin luokkaa. Vuoden 1996 taksitutkimuksen mukaan yhdeksällä prosentilla yrityksistä oli pitkäaikaisia sopimuksia taksiyrittäjien kanssa. On arvioitavissa, että yritysten kiinnostus käyttämiensä taksipalvelujen kilpailuttamiseen kasvaa muiden kuin kuluttajahintojen vapautuessa. Siten elinkeinoelämä voi hyötyä selvästi enemmän kuin kotitaloudet.

Liikennelupavaatimuksesta luopumisella on myönteisiä vaikutuksia erityisesti kotipalvelu- ja matkailuelinkeinon kannalta. Näiden elinkeinojen yhteydessä tuotetaan toisinaan erilaisia kuljetuspalveluita, joiden osuus palvelukokonaisuudesta vaihtelee. Taloudelliset vaikutukset ovat kokonaisuutena vähäiset, mutta yksittäisille yrityksille oman toiminnan kehittämismahdollisuudet voivat olla huomattavat.

Vaikutukset taksielinkeinoon

Ehdotetuilla muutoksilla ei ole huomattavia vaikutuksia taksielinkeinoon. Kilpailu voi lisääntyä jossain määrin, mutta toisaalta taksilupien määrällisten rajoitusten käytöllä voidaan tehokkaasti estää liikakapasiteetin synty. Vaikutukset voivat vaihdella autoilijakohtaisesti.

3.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotetut muutokset vaikuttavat lääninhallitusten taksiliikennettä koskevien asioiden hoitamiseen ja niissä noudatettuihin menettelytapoihin. Lääninhallitusten henkilökunnasta taksitehtäviä hoitaa yhteensä 14 henkilöä, joista suurin osa toimii asiantuntijatason työssä. Tällä hetkellä painopiste on lupahakemusten käsittelyssä. Muutoksen myötä painopiste siirtyy kiintiöiden vahvistamiseen ja henkilön edellytyksiä koskevien lupien myöntämisen seurantaan. Koneellinen käyt-

töyhteys käsittelyssä tarvittaviin henkilörekistereihin helpottaa ja nopeuttaa henkilöä koskevien edellytysten tarkistamista. Hakijoiden vertailusta aiheutuva työ vähenee. Lupien uusiminen jää pois lupien muuttuessa toistaiseksi voimassa oleviksi.

Lupien käsittely nopeutuu koneellisen käyttöyhteyden myötä. Samansuuntaisesti vaikuttaa myös se, että kysyntää ja tarjontaa koskevia tietoja ei enää tarvitse hankkia hakemusmenettelyn yhteydessä. Lupahakemuksista ei enää hankita lausuntoja.

Uutena tehtävänä lääninhallitukset hoitaisivat ajovuorojärjestyksen vahvistamisen.

Ehdotetuilla muutoksilla ei ole vaikutusta lääninhallituksen taksiasioita hoitavan henkilökunnan määrään.

Käytännössä luvanvaraisen liikenteen valvonta on osa liikenteen muuta valvontaa. Siten taksijärjestelmän muutoksilla ei ole vaikutusta poliisin suorittaman valvonnan määrään. Ajovurojen vahvistamisen siirtyminen poliisilta lääninhallituksille vähentää poliisin tehtäviä. Näin ei kuitenkaan juurikaan vapaudu voimavaroja, sillä ajovuorot vahvistetaan yleensä aina tehdyn esityksen mukaisesti ilman mainittavaa panostusta asian selvittämiseen.

Taksien enimmäismääriä koskevista lääninhallitusten päätöksistä valitettaisiin liikenne- ja viestintäministeriöön. On arvioitavissa, että valitusten määrä voi aluksi olla huomattava, mutta tämä jäänee siirtymäkauden ilmiöksi. Tehtävän hoitamiseen ei tarvita lisäresursseja.

3.3. Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ehdotettu luvattoman liikenteen rangaistusmaksimin nostaminen antaa nykyistä paremmat mahdollisuudet luvattoman liikenteen selvittämiseen, kun kotietsintä tulee mahdolliseksi. Rangaistuksen määrääminen siitä, että liikennelupa puuttuu autosta, helpottaa valvontaa. Lisäksi viranomaisten välisen tiedonkulun nopeutuminen luo edellytyksiä valvonnan onnistumiselle.

4. Asian valmistelu

4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Eduskunnan perustuslakivaliokunta kiinnit-

ti lausunnossaan PeVL 40/2002 vp huomiota siihen, että henkilöliikennelaki on säädetty ennen perusoikeusuudistusta eikä sääntelyä siten ole arvioitu perustuslain 18 §:ssä turvautuen elinkeinovapauden kannalta.

Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti sääntömuutosten uudistamisen esivalmistelulla, jossa arvioitiin henkilöliikennelain perustuslakiongelmia (julkaisematon muistio 9.9.2003).

Esivalmistelun jälkeen ministeriö asetti marraskuussa 2003 työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää taksiliikennettä koskevan uudistuksen tavoitteet, mahdollisuudet säilyttää tarveharkintainen lupajärjestelmä ja taksanvahvistus sekä tehdä tarpeelliset kehittämisehdotukset. Työryhmän työ valmistui vuoden 2004 kesäkuussa (työryhmän mietintö Yön ainoa valopilkku, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2004). Työryhmä ehdotti muun muassa tarveharkinnasta ja taksanvahvistuksesta luopumista. Työryhmän mietinnöstä pyydettiin lausunnot, ja lisäksi ministeriö tilasi valtiosääntöasiantuntijoiden lausunnot. Koska lausunnonantajien käsitykset erosivat, ei työryhmän ehdotuksia otettu jatkovalmistelun pohjaksi. Valmistelutyötä päätettiin jatkaa virkamiesvoimin. Työssä etsittiin niin sanottua välimallia, joka ei olisi

yhtä säännelty kuin nykyjärjestelmä, mutta ei myöskään yhtä vapaa kuin taksityöryhmän ehdotuksiin pohjaava malli.

4.2. Lausunnot ja niiden ottaminen huomioon

Luonnos hallituksen esitykseksi taksiliikenneläksi valmistui lokakuussa vuonna 2005. Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot keskeisiltä viranomaistahoilta sekä elinkeinoelämää, kuntia ja taksitoimialaa edustavilta tahoilta. Lausuntojen pohjalta esitysluonnosta muokattiin ja täsmennettiin monin kohdin. Kolmesta taksaluokasta päätettiin luopua. Lupien enimmäismäärää koskevia säännöksiä yksinkertaistettiin.

5. Riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys kaupallisista tavarankuljetuksista ja liikenneyrittäjäkoulutuksen järjestämisestä ja valvonnasta annettaviksi laeiksi HE 24 /2006 vp. Esityksessä ehdotettu muutos henkilöliikennelakiin on otettu huomioon tässä esityksessä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Taksiliikennelaki

1 luku Yleiset säännökset

1 §. Lain tavoitteet. Pykälässä säädettäisiin lain keskeisestä tavoitteesta. Taksin saatavuutta koskevan tavoitteen toteutumiseksi tarpeellisista toimenpiteistä säädettäisiin lain 19 ja 20 §:ssä. Lain 20 §:llä luotaisiin edellytyksiä pitkäjänteiselle ja kannattavalle yritys-toiminnalle, joka on omiaan parantamaan palvelun saatavuutta. Lain 12 §:ssä säädettäisiin ajovelvollisuudesta ja 13 §:ssä ajovuorojärjestyksestä. Palvelun laatuun vaikuttavia säännöksiä olisivat 6—10 §:ssä säädetyt luvanhakijaa ja -haltijaa koskevat vaatimukset, hintoja koskevat säännökset 16 §:ssä sekä erityiset laatua koskevat säännökset 17 §:ssä. Tilausvälitystoiminnan laatuun vaikuttavista seikoista säädettäisiin 15 §:ssä.

2 §. Määritelmät. Pykälän määritelmät vastaavat pääosin henkilöliikennelain 2 §:n vastaavia määritelmiä

Tilausliikenteen määritelmää lyhennettäisiin poistamalla tarpeeton kaatoryhmä. Liikenteestä vastaavan henkilön määritelmää täydennettäisiin vastuuta koskevalla lisäyksellä.

Asemapaikan määritelmää täsmennettäisiin siten, että siinä säädettäisiin velvollisuudesta viedä auto ajon tai toimeksiannon jälkeen asemapaikalle. Asemapaikalle ei tarvitsisi palata välittömästi, jos kysyntä edellyttää vieraalla asemapaikka-alueella viipymistä. Oman asemapaikan kysynnän tyydyttäminen olisi kuitenkin ensisijainen tehtävä. Asemapaikkoja voi olla yksi tai useampi. Ne voivat olla yhdellä tai useammalla paikkakunnalla. Valinta eri vaihtoehtojen välillä tehdään harkituksen mukaisesti, mutta yleensä asemapaikka on yksi kunta. Asemapaikka voitaisiin tarvittaessa edelleenkin määritellä myös lyäkohtaisesti tai muutoin tarkasti yksilöimällä. Tällainen tarkka asemapaikan määrittely voi olla tarpeen erityisesti haja-asutusalueilla pinta-alaltaan suurissa kunnissa.

Taksiluvan määritelmä vastaa sisällöltään

pääosin henkilöliikennelain vastaavaa käsitettä. Taksiluvalla saisi harjoittaa joukkoliikennettä täydentävää, yleisesti käytettävissä olevaa liikennettä. Kaikille avointa joukkoliikennettä saisi taksiluvan nojalla edelleenkin harjoittaa sopimuksen nojalla ostoliikenteenä. Lähtökohtana olisi, että luvanhaltija voisi hankkia liikenteessä käytettäväksi sellaisen kaluston, joka kooltaan ja varustukseltaan parhaiten soveltuu harjoitettuun liikenteeseen. Esteettömyyttä koskevat auton vaatimukset määriteltäisiin kuitenkin edelleenkin luvassa.

3 §. Lain soveltamisala. Lakia sovellettaisiin henkilöautolla harjoitettavaan liikenteeseen. Ajoneuvolain (1090/2002) 10 §:n mukaan henkilöautolla (M₁-luokan ajoneuvo) tarkoitetaan henkilöiden kuljetukseen valmistettua ajoneuvoa, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle.

Lain soveltamisalaa koskevassa säännöksessä otettaisiin käyttöön ammattimaisuuden käsite, jota on aikaisemmin vuoteen 1991 asti sovellettu liikennelupaa edellyttävän liikenteen tunnusmerkkinä. Lupavaatimuksen rajaaminen pääosin vain ammattimaiseen liikenteeseen on perusteltua perustuslaissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta. Ammattimaisuuden merkitystä elinkeinovapauden kannalta on tarkemmin perusteltu kohdassa Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys.

Ammattimaiseen liikenteeseen rinnastettaisiin korvausta vastaan tapahtuva kuljetus, jonka suorittamista edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla. Säännöksen tavoitteena on tehokkaasti estää luvattoman liikenteen harjoittaminen lisäämällä kiinnijäämisen riskiä. Tällainen yksittäinen kuljetus ei täytä ammattimaisuuden vaatimusta. Muista Pohjoismaista saatujen kokemusten perusteella tällainen säännös on tarpeen, jotta voitaisiin estää luvatta tapahtuva liikenne valvontaa lisäämättä. Palvelujen tarjoaminen käyttäen Internet-sivuja olisi puolestaan ammattimaisuuteen viittaava toimintatapa.

Lain 18 §:ää sovellettaisiin taksiluvan nojalla suoritettavaan tavarankuljetukseen. Muilta osin henkilöautolla harjoitettavaan ta-

varankuljetukseen sovelletaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettua lakia HE 24/2006.

2 luku **Taksilupa**

4 §. Luvanvaraiset kuljetukset. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin liikenneluvan tarpeesta harjoitettaessa henkilöiden kuljetusta henkilöautolla korvausta vastaan tiellä. Linja-autolla ja sairausautolla tapahtuvasta henkilöiden kuljettamisesta säädettäisiin edelleen henkilöliikennelaissa. Muilla ajoneuvoilla tapahtuva henkilökuljetus ei olisi luvanvaraista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä tilanteista, joissa ammattimaisen liikenteen harjoittaminen on sallittu ilman taksilupaa. Kohtien 1 ja 2 poikkeukset vastaavat henkilöliikennelain 6 §:n 2 a ja 4 kohtia. Kohdat 3 ja 4 ovat uusia.

Momentin 1 kohdan poikkeus on tarpeellinen erityisesti vammaisten henkilöiden kuljetuspalveluista suorittaman asiakasmaksun suuruuden vuoksi. Maksu voi olla sama kuin paikkakunnalla käytettävissä olevan julkisen liikenteen maksu. Momentin 2 kohdassa mainittuja kuljetuksia voidaan suorittaa noudattaen kaupallista hinnoittelua. Muut henkilöliikennelain 6 §:ssä säädetyt poikkeukset henkilöautolla harjoitettavan liikenteen luvanvaraisuudesta eivät ole ammattimaista liikennettä niistä maksettavan korvauksen vähäisyyden vuoksi. Siten myös ostopalveluina järjestettyjen sosiaali- ja terveyspalvelujen yhteydessä tapahtuvat vähäiset kuljetukset olisivat sallittuja, jos korvauksena maksetaan vain esimerkiksi työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen määrä.

Momentin 3 kohdan poikkeus mahdollistaisi koti- tai matkailupalveluihin liittyvien kuljetusten suorittamisen ilman liikennelupaa. Ennen vuotta 1994 tämäntyyppisiin tarpeisiin voitiin myöntää rajoitettuja liikennelupia. Niistä luovuttiin vuonna 1994 lupajärjestelmän selkiyttämiseksi. Muutoksen jälkeen on kuitenkin ilmennyt ongelmia sen vuoksi, että henkilöautolla harjoitettavaan liikenteeseen ei ole voitu myöntää muita lupia kuin taksilupa. Toistuvasti on ilmennyt tarvetta harjoittaa henkilökuljetusta toisen elinkeinon, erityisesti kotipalvelun tai mat-

kailupalvelualan yhteydessä. Nyt näiden palveluelinkeinon yhteydessä harjoitettu henkilöiden kuljetus sallittaisiin ilman liikennelupaa, jos kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta. Kyse on yleensä palvelupaketeista, joihin liittyy vähäinen osa kuljetusta. Palvelupakettien myynnissä sovelletaan yleensä kokonaishinnoittelua. Pelkästään esimerkiksi kuljetukset lentokentältä ja hotelliyöpyminen eivät vielä muodosta laajuudeltaan tässä tarkoitettua palvelupakettia.

Momentin 4 kohdan mukaan myöskään museoajoneuvoilla harjoitettuun liikenteeseen ei enää tarvittaisi liikennelupaa. Ajoneuvolain 24 §:n mukaan museoajoneuvo on katsastustoimipaikan valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön lausunnon perusteella museoajoneuvoksi hyväksymä ajoneuvo, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 30 vuotta ja joka on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa tai entistetty asianmukaisesti. Museoajoneuvolla harjoitettu kuljetustoiminta on taloudelliselta merkitykseltään vähäistä ja monesti harrastusluonteista.

5 §. Lupaviranomainen. Pykälä vastaa sisällöltään henkilöliikennelain 8 §:n 4 momenttia. Sen varalta, että hakija haluaisi harjoittaa liikennettä läänien raja-alueella esimerkiksi siten, että asemapaikka muodostuisi kahdesta eri läänin kuuluvasta kunnasta, on säännöstä kuitenkin täydennetty maininnalla pääasiallisesta asemapaikasta. Tällaisessa tilanteessa hakija voisi ratkaista mitä kuntaa hän pitää pääasiallisena asemapaikkanaan ja hakea lupaa siltä lääninhallitukselta, jossa pääasiallinen asemapaikka on. Lupamenettelyyn sovelletaan hallintolakia (434/2003).

6 §. Taksiluvan myöntämisen edellytykset. Pykälässä säädettäisiin taksiluvan myöntämisen edellytyksistä. Taksilupa olisi myönnettävä hakijalle, joka täyttää säädetyt edellytykset ottaen kuitenkin huomioon 19 §:ssä säädetyt taksilupien määrälliset rajoitukset.

Taksiluvan hakijaa koskevat 1 momentin 1—5 kohdan säännökset vastaisivat pääosin henkilöliikennelain 9 §:n 1—3 ja 5 momentin sekä 9 b §:n 1 ja 2 momentin säännöksiä. Taksiluvan hakijalta ja liikenteestä vastaavalta henkilöltä edellytettäisiin pääsääntöisesti käytännön kokemusta. Kokemus voisi kuitenkin olla hankittu muustakin palveluamma-

tista kuin taksinkuljettamisesta. Palveluam-
mateiksi katsottaisiin tehtävät, joihin ei edel-
lytetä korkeakoulututkintoa ja jotka eivät
kuulu tuotantoon.

Pykälän 1 momentin 6 kohta on uusi.
Säännös on tarpeen silloin, kun hakijan taksil-
lupa on viimeksi kuluneen vuoden aikana pe-
ruutettu sen vuoksi, että liikennettä harjoitet-
taessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rik-
komuksia tai laiminlyöntejä.

Pykälän 2 momentin mukaan taksilupa voi-
taisiin edelleenkin myöntää henkilölle, joka
ei ole suorittanut yrittäjäkurssia, jos hänellä
on kokemusta henkilöliikennettä harjoittavan
yrityksen johtotehtävistä. Kahden vuoden
kokemus katsottaisiin riittäväksi. Kurssia ei
myöskään vaadittaisi henkilöltä, jolla on so-
veltuva ammatillinen tai korkeakoulututki-
nto. Heidänkin olisi suoritettava hyväksytyksi
kirjallinen koe.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin oike-
ushenkilöä koskevista taksiluvan myöntämi-
sen edellytyksistä.

Pykälän 4 momentin mukaan olisi edel-
leenkin mahdollista myöntää taksilupa haki-
jalle, jolla ei ole käytännön kokemusta. Tämä
olisi mahdollista vain, jos käytännön koke-
muksen omaavia hakijoita ei lainkaan ole.

7 §. Hyvä maine. Pykälässä säädettäisiin
taksiluvan hakijalta, haltijalta ja liikenteestä
vastaavalta henkilöltä edellytettävästä hyvä-
maineisuudesta. Hakijan maineesta säädetään
henkilöliikennelain 9 §:n 1 ja 3 momentissa
ja 9 b §:n 1 momentissa. Säännöksiä ehdote-
taan tiukennettavaksi niin, että kaikkein an-
karimmin rangaistut teot voitaisiin ottaa
huomioon aikaisempaa pitemmältä ajalta.
Pykälän 1 kohdan mukaisesti yli kahden
vuoden vankeusrangaistukset olisivat merki-
tyksellisiä kymmenen vuoden ajan. Rikokset,
joista tällaisia rangaistuksia tuomitaan, osoit-
tavat yleensä yhteiskunnan voimakasta pa-
heksuntaa; niistä ei esimerkiksi voida tuomi-
ta ehdolliseen rangaistukseen.

Pykälän 2 kohdassa säädettäisiin kahden
vuoden ja sitä lyhyempien rangaistusten
merkityksestä luvan saamisen kannalta. Näi-
den rangaistusten osalta tarkasteluaikea on
sama kuin voimassa olevassa laissa.

Pykälän 3 kohta merkitsisi lain tiukentu-
mista. Sen mukaan asiakkaaseen kohdistuvat
yksittäiset teot olisi otettava huomioon sil-
loinkin, kun niistä on seurannut sakkoran-

gaistus. Tällaiset teot otettaisiin huomioon
kolmen vuoden ajalta. Ne voisivat olla esi-
merkiksi pahoinpitelyjä, varkauksia ja muita
varallisuusrikoksia. Rikokset voisivat kohdis-
tua taksin asiakkaaseen, mutta myös muihin
asiakkaisiin kohdistuvat rikokset olisivat
merkityksellisiä. Liikennelupaa edellyttäväs-
sä liikenteessä tapahtuneet sakkorangaistuk-
sin tuomitut rattijuopumukset, samoin kuin
luvattoman taksiliikenteen harjoittaminen
olisivat merkityksellisiä kolmen vuoden ajan.

Pykälän 4 kohdan mukaan tietyt vähintään
kolmesti tuomitut sakkorangaistukset olisivat
merkityksellisiä viimeksi kuluneen kahden
vuoden ajalta tarkasteltuna. Tarkasteluaikea
pidennettäisiin yhdestä vuodesta kahteen
vuoteen. Sakkorangaistuksiin yksityisajossa
tuomitut rattijuopumukset otettaisiin huomi-
oon tämän kohdan perusteella.

Huolimatta siitä, että hyvää mainetta arvi-
oitaessa otettaisiin huomioon entistä useam-
pia rikoksia ja että niitä tarkasteltiin osittain
aikaisempaa pidemmältä ajanjaksolta, olisi
lupaviranomaisen edelleenkin aina erikseen
arvioitava, osoittavatko teot henkilön olevan
sopimaton harjoittamaan taksiliikennettä.

8 §. Yrittäjäkurssi. Pykälässä säädettäisiin
tarkemmin 6 §:n 1 momentin 3 kohdassa
säädetystä yrittäjäkurssista ja siihen liittyvästä
kokeesta. Säännös liittyy eduskunnassa vi-
reillä olevaan hallituksen esitykseen kaup-
palisia tavarankuljetuksia ja maantieliikenteen
liikenneyrittäjäkoulutusta koskevan lainsäädän-
nön uudistamisesta HE 24/2006. Esityk-
sessä ehdotetaan säädettäväksi laki tavaralii-
kenteeseen ja henkilöliikenteeseen liittyvän
liikenneyrittäjäkoulutuksen järjestämisestä ja
valvonnasta. Tässä pykälässä säädettäisiin
taksiliikenteen yrittäjäkurssista edellä mainit-
tua hallituksen esitystä täydentävästi. Liiken-
neyrittäjäkoulutusta koskevaa lakia on esi-
tyksen mukaan tarkoitus soveltaa henkilölii-
kenteen yrittäjäkoulutukseen 1 päivästä
tammikuuta 2007. Ehdotettu pykälä tulisi
voimaan sitä seuraavan helmikuun alusta.

**9 §. Kyky vastata taloudellisista velvoitteis-
ta.** Hakijalle ei enää asetettaisi vakavari-
suusvaatimusta, mutta edelleenkin edellytet-
täisiin, että hän on kykenevä asianmukaisesti
vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan.
Vaatimus koskisi edelleen myös liikenteestä
vastaavaa henkilöä. Huolimatta henkilölii-
kennelain 9 §:n 1 momentissa säädetystä va-

kavaraisuusvaatimuksesta taksiluvan hakija ei ole edellytetty taloudellisten voimavarojen osoittamista. Käytännössä on katsottu riittäväksi, että hakija ei ole konkurssissa ja että hänellä ei ole saatavia ulosotossa.

Säännöstä täsmennettäisiin määrittelemällä merkityksellisten ulosottojen alaraja. Sekä yritystoiminnasta että yksityishenkilön taloudenpidosta aiheutuneet saatavat olisivat merkityksellisiä. Pieniä summia ei otettaisiin huomioon. Ulosottojen ohella otettaisiin huomioon myös verovelat. Veroviranomaisilla on oikeus itse ryhtyä perimään verovelkoja, jolloin ne eivät päädy ulosottoviranomaiselle. Verovelat on otettava huomioon samalla tavalla kuin ulosototkin. Ulosottojen ja verovelkojen määrä olisi suhteutettu toiminnan laajuuteen, jonka mittarina käytettäisiin autojen määrää.

10 §. Taksiluvan myöntäminen ja muuttaminen. Pykälässä säädettäisiin taksiluvan sisällöstä ja luvan muuttamisesta sekä yhteisliikennepäätöksen tekemisestä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin taksiluvan sisällöstä. Taksiluvat olisivat voimassa toistaiseksi. Taksilupia ei enää tarvitsisi myöntää määräajaksi, koska liikenneluvan myöntämisen edellytysten täyttyminen voidaan jatkuvasti varmistaa viran puolesta lääninhallituksessa. Taksiluvassa voitaisiin edelleen vahvistaa kaluston esteettömyyttä koskevia vaatimuksia. Muutoin luvanhaltija saisi päättää, minkä tyyppistä autoa hän haluaa käyttää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin taksiluvan muuttamisesta. Koska taksiluvat olisivat voimassa toistaiseksi, ei niiden uudistamisesta enää tarvitsisi säätää. Taksiluvan muuttaminen olisi edelleenkin mahdollista hakemuksen perusteella. Taksiluvan asemapaikka tai liikenteestä vastaava henkilö voitaisiin muuttaa, ja lupaan voitaisiin tehdä myös kalustoa koskevia muutoksia.

Taksiluvat on tarveharkintaa sovellettaessa myönnetty taksinkuljettajana hankitun kokemuksen perusteella. Pisimpään kuljettajina toimineilla on ollut etuoikeus muihin hakijoihin nähden. Tämä on edelleenkin perusteltua, koska taksinkuljettajana toimiminen antaa hyvät valmiudet oman taksielinkeinoon harjoittamiseen. Kriteerin käyttö on kuitenkin myötävaikuttanut yritysköön yksipuolistumiseen. Valtaosa taksiliikenteen harjoittajista on yhden auton yrittäjiä. Yritysköön eri-

laistamisen kannalta onkin perusteltua myöntää osa luvista sellaisille henkilöille, joilla jo on taksilupa tai taksilupia. Sen vuoksi ehdotetaan, että taksiluvat myönnettäisiin vuorovuosin taksiluvan haltijoille. Koska alalla toimivien asettaminen etusijajärjestykseen on vaikeasti perusteltavissa, ehdotetaan, että nämä luvat myönnettäisiin arpomalla, jos lupia on haettu enemmän kuin niitä voidaan myöntää.

11 §. Taksiluvan luovuttamiskielto. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin taksiluvan luovutuskielellosta. Vastaava kielto on nykyisin sisällytetty vakioehtona taksilupiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin oikeushenkilölle myönnetyn taksiluvan luovuttamisen yhteydessä noudatettavasta menettelystä. Lisäksi 22 §:n 4 momentissa säädettäisiin luovuttajan taksiluvan peruuttamisesta.

Voimassa olevan lain mukaan taksilupa on peruutettava yrityksen myynnin tai muun vastikkeellisen luovutuksen yhteydessä, jos liikenteestä vastaava henkilö lakkaa tosiasialisesti hoitamasta hänelle henkilöliikennelain mukaan kuuluvia tehtäviä. Säännöksen valvonta on osoittautunut vaikeaksi, koska lääninhallituksen on vaikea, ellei mahdoton luotettavasti seurata, hoitaako liikenteestä vastaava henkilö hänelle kuuluvia tehtäviä.

Ehdotetun momentin mukaan lupien myyminen estettäisiin siten, että ostajan tai luovutuksensaajan olisi aina kuuden kuukauden määräajassa haettava taksilupa nimiinsä. Ostaja ottaisi luvan saamiseen liittyvän riskin, koska myös tällaisen luvan myöntämiseen sovellettaisiin samoja säännöksiä kuin muihinkin lupiin.

Vastikkeeton yrityksen luovuttaminen olisi edelleenkin mahdollista ilman luovuttajan luvan peruuttamiseen liittyvää uhkaa. Näin voitaisiin mahdollistaa sukupolvenvaihdos taksirytyksissä. Vastikkeettoman luovutuksen yhteydessä luovutuksensaajan ei tarvitsisi hakea uutta lupaa, vaan liikenteestä vastaava henkilön vaihtamista koskeva luvan muutoshakemus riittäisi.

3 luku **Taksiliikenteen harjoittaminen**

12 §. Velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä ja sopimus päivystysvelvollisuudesta. Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta harjoit-

taa liikennettä, ajovelvollisuudesta sekä niiden poikkeuksista. Pykälän 1 momentti vastaisi sisällöltään henkilöliikennelain 13 §:n 1 momenttia. Siinä säädettäisiin kuitenkin myös väliaikaisesta liikenteen keskeyttämisestä, josta säädetään nykyään henkilöliikenneasetuksen 18 §:ssä. Taksiluvan haltijalla olisi edelleen velvollisuus harjoittaa sitä liikennettä, johon hän on hakenut luvan. Lain 22 §:ssä säädetään lisäksi käyttämättömän taksiluvan peruuttamisesta.

Luvanhaltijalla olisi oikeus keskeyttää liikenteen harjoittaminen enintään kolmen kuukauden ajaksi. Tämä voisi tapahtua vain lääninhallituksen suostumuksella ja vain pakkotavasta syystä. Kyse on järjestelyajasta, joka saattaa olla tarpeen taksiluvan haltijan sairastuessa silloin, kun palkatun kuljettajan saaminen on jostakin syystä ongelmallista. Liikenteen on aikaisemmin voinut keskeyttää poliisin suostumuksella, mutta tehtävä ei sovellu hyvin poliisille varsinkaan, kun se ei enää vahvistaisi myöskään ajovuorojärjestystä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa luvanhaltijalla olisi oikeus kieltäytyä ajosta. Kieltäytyä voisi sillä perusteella, että auto ei ole ajovuorossa tai tilaus ei ole luvanhaltijan omalta toiminta-alueelta. Taksiluvat oikeuttavat harjoittamaan liikennettä koko maassa, mutta tämän säännöksen nojalla luvanhaltija voisi kieltäytyä ajosta, joka edellyttäisi poistumista normaalilta toiminta-alueelta. Käytännössä luvanhaltija päättää, mikä on hänen tosiasiallisen toiminta-alueensa laajuus luvan mukainen asemapaikka huomioon ottaen. Kieltäytyminen voi olla perusteltua erilaisista syistä, kuten tarpeellisen paikallistuntumuksen puuttumisen tai salitun työajan ylittymisen vuoksi. Kieltäytyä voisi myös tärkeän perhesyyn vuoksi sekä silloin, kun kalusto on rikkoutunut tai korjattavana. Lisäksi luvanhaltija voisi pidättäytyä ajosta silloin, kun palkattu kuljettaja voisi pidättäytyä työstä työturvallisuuteen liittyvän syyn takia. Työturvallisuuslain (738/2002) 23 §:n mukaan työntekijällä on oikeus pidättäytyä työstä, jos siitä aiheutuu vakavaa vaaraa työntekijän omalle tai muiden työntekijöiden hengelle tai terveydelle. Siten ajosta voisi kieltäytyä esimerkiksi, jos asiakas käyttäytyy väkivaltaisesti tai uhkaavasti.

Myös 3 momentin säännös rajoittaisi taksiluvan haltijan ajovelvollisuutta. Maaseudulla liikennettä harjoittavat taksit voisivat rajoittaa päivystysvelvollisuuttaan hiljaisen kysynnän aikoina. Tällaisia sopimuksia on joillakin paikkakunnilla tehty. Sopimisen sallimisesta on kuitenkin tarpeen säätää lailla, koska sopimisella voi olla yhteys kilpailu- ja oikeudellisiin säännöksiin.

13 §. *Ajovuorojärjestys.* Pykälässä säädettäisiin ajovuorojärjestyksen tarkoituksesta, keskeisestä sisällöstä, toimivallasta, menettelytavoista ajovuoroja vahvistettaessa sekä ajovuorojärjestyksen noudattamisesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ajovuorojärjestyksen tarkoituksesta. Ajovuorojärjestys on edelleen tarpeen taksityritysten pieneen koon takia ainakin useimmissa kaupungeissa ja taajaan asutuissa kunnissa. Jos jokainen luvanhaltija päättäisi itsenäisesti työssäoloajoistaan näissä toimintaympäristöissä, ei tarjonnan määrä todennäköisesti ohjautuisi kysynnän vaihtelujen mukaisesti. Ajovuorot on kuitenkin pyrittävä määrittelemään niin, että luvanhaltijan toimintavapautta ei perusteellisesti rajoiteta ja että hänelle jää mahdollisuus järjestää toimintansa parhaaksi katsomallaan tavalla. Kaikkia taksiluvan haltijoita olisi kohdeltava tasapuolisesti. Tämä ilmenisi siten, että jokaisen luvanhaltijan tulisi hoitaa hyviä ja huonoja vuoroja sekä työskennellä myös epämukavina työssäoloaikoina.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin toimivallasta ja menettelystä. Lääninhallitus vahvistaisi ajovuorojärjestyksen luvanhaltijoiden tai autoilijoita edustavan yhteisön aloitteesta. Tehtävä on nykyisin osoitettu poliisille, jolle tehtävä soveltuu huonosti. Yleensä poliisi vahvistaa ajovuorolistan vaikuttamatta sen sisältöön. Lääninhallitus vahvistaisi ajovuorot autoilijoiden aloitteesta. Aloitteen tekijänä voisi olla alan yhdistys, mutta myös autoilijat voisivat olla suoraan aloitteen tekijöinä. Tavanomaisesti ajovuorojärjestys vahvistettaisiin kuntakohtaisesti, mutta aloite voitaisiin tehdä myös useampaa kuntaa koskevana. Jos alueella toimii useampi tilausvälityskeskusta, jokaisella tilausvälityskeskustalla olisi oma ajovuorojärjestyksensä.

Taksiluvan haltija olisi velvollinen ajamaan ajovuorojärjestyksen mukaiset vuorot, mutta hänellä olisi oikeus suorittaa ajotehtäviä myös ajovuoron ulkopuolella. Tämä muutos on tarpeen luvanhaltijoiden toimintavapau-

den lisäämiseksi.

14 §. Yhteisliikenne. Henkilöliikennelain 19 §:n mukaan lupaviranomainen voi antaa liikenneluvasta poikkeavia määräyksiä liikenteen harjoittamisesta, jos se on muuttuneiden olosuhteiden vuoksi tai muusta erityisestä syystä välttämätöntä. Säännöstä on sovellettu henkilöautolla harjoitettavaan liikenteeseen vain taksien yhteisliikennealueista päätettäessä. Pykälän mukaan lääninhallitukset voisivat jatkossakin omasta aloitteestaan tai luvanhaltijan taikka autoilijoita edustavan yhteisön aloitteesta yhtenäistää kahden tai useamman kunnan asemapaikat. Päätös voitaisiin tehdä myös rajoitettuna esimerkiksi siten, että vain jotkut asemapaikat ovat yhteisiä. Säännös mahdollistaisi esimerkiksi koko pääkaupunkiseudun muuttamisen yhdeksi taksialueeksi. Lisäksi lääninhallitus voisi velvoittaa tilausvälityskeskusten välittämään tilauksia myös sellaisiin autoihin, jotka ovat tuoneet asiakkaan oman asemapaikka-alueensa ulkopuolelle eivätkä ole vielä ehtineet palata takaisin asemapaikalleen. Näin voitaisiin tehostaa taksien toimintaa ja samalla parantaa niiden saatavuutta.

15 §. Tilausvälityskeskus. Pykälässä säädettäisiin tilausvälityskeskusten ilmoittamisesta lääninhallitukselle, toimintaa koskevista keskeisistä vaatimuksista sekä tilausvälityskeskusten toiminnan kieltämisestä epäkohtien takia ja kiellon tehosteesta. Pykälän sisältö vastaa pääosin henkilöliikennelain 16 §:n 1—3 momentteja.

Tilausvälityskeskuksella tarkoitetaan taksiliikenteen harjoittamiseen liittyvää pysyväisluonteista toimintaa, jossa asiakkailta tulevia tilauksia vastaanotetaan ja välitetään ajossa oleviin taksiautoihin. Tilausvälityskeskustoiminnaksi ei katsottaisi sellaista pienimuotoista välitystoimintaa, jossa esimerkiksi useamman taksiauton yritys välittää kyytejä omiin ja alihankkijoidensa autoihin. Myöskään matkojen yhdistelyyn liittyvä tilausten vastaanottaminen ja niiden välittäminen ei olisi tässä laissa tarkoitettua tilausvälitystoimintaa.

Pykälän 1 ja 2 momentissa säädettäisiin tilausvälityskeskusten velvollisuudesta tehdä toiminnastaan ilmoitus lääninhallitukselle. Uuden tilausvälityskeskusten pitäisi tehdä ennen toimintansa aloittamista lääninhallitukselle ilmoitus, johon sisältyisi selvitys ti-

lausvälitystoiminnan ympäri vuorokautisuu-
desta, ennakkotilausten vastaanottamisesta sekä niistä henkilöistä, jotka vastaavat tilausvälitystoiminnasta. Säännöksillä ei estettäisi tilausvälityskeskusten kilpailua, vaan samalla alueella voisi toimia useita keskuksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin toimenpiteistä, joita käyttäen lääninhallitus voisi estää epäasianmukaisen tilausvälitystoiminnan. Lääninhallitus voisi kieltää tilausvälityskeskusten toiminnan, kunnes puutteet ja ongelmat on korjattu. Lääninhallitus voisi asettaa kieltonsa tehosteeksi uhkasakon.

16 §. Taksiliikenteen kuluttajahinnat. 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.

Taksan osatekijät olisi määritelty 1 momentissa. Muita kuin momentissa mainittuja hinnan osatekijöitä ei saisi sisällyttää kuluttajahintoihin. Taksiluvan haltijoiden omaisuus-
densuojan kannalta on perusteltua, että taksan suuruus määräytyy kustannusten perusteella ja että myös kohtuullinen voitto voidaan ottaa huomioon. Hintojen muuttamisesta säädettäisiin taksien hintaindeksin perusteella vuosittain.

17 §. Taksipalvelujen laatuvaatimukset. Pykälässä säädettäisiin palvelun laadusta. Liikenne- ja viestintäministeriö ja Suomen Taksiliitto teettivät vuoden 2005 alussa valmistuneen selvityksen taksialan laatuja-
rjestelmän kehittämisestä. Laatuja-
rjestelmien kehittäminen on tarkoituksenmukaista toteuttaa vapaaehtoisuuden pohjalta. On kuitenkin

tärkeää, että jokaisella alalla toimivalla on velvollisuus vähimmäislaadun takaavien kriteerien noudattamiseen.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi keskeisimmistä laadun peruskriteereistä, joiden noudattamista voitaisiin tukea muun muassa laatujärjestelmiä käyttöönottamalla. Laatuvaatimukset koskisivat saataavuutta, liikenteeseen käytettyä autoa, kuljettajaa ja hänen käytöstään, ajotapaa, maksamista ja matkustajan turvallisuuteen ja avun tarpeeseen liittyviä seikkoja. Myös esteettömyyteen liittyvät näkökohdat otettaisiin huomioon.

Pykälän 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin tarkemmin joistakin laatuvaatimuksista. Asetuksella voitaisiin säätää lähinnä teknisluonteisista yksityiskohdista.

18 §. Tavarankuljetus. Pykälä vastaisi pääosin henkilöliikennelain 17 §:n 2 momenttia. Taksiluvan nojalla olisi edelleenkin oikeus kuljettaa kevyitä tavaralahetyksiä. Pykälällä ei rajoitettaisi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetussa laissa HE 24/2006 säädettyä oikeutta kuljettaa tavaraa ilman tavarankuljetukseen tarkoitettua liikennelupaa.

4 luku **Taksilupien enimmäismäärät ja seuranta**

19 §. Taksilupien enimmäismäärä. Pykälässä säädettäisiin lääninhallituksen vuosittain vahvistamista kuntakohtaisista taksien enimmäismääristä. Pykälän 1 ja 2 momentissa säädettäisiin lupien kuntakohtaisista enimmäismääristä ja pykälän 3 momentissa valitusviranomaisesta.

Lääninhallitus vahvistaisi vuosittain kuntakohtaisen taksikiintiön. Se määräisi samalla, kuinka suuri osa luvista myönnetään esteettömällä autolla harjoitettavaa liikennettä varten. Lääninhallitusten tulisi määritellä kiintiöt sellaisella tasolla, että lupien määrä ei rajoita taksin saatavuutta. Saatavuus pitäisi turvata myös vilkkaan kysynnän aikana. Siten takseja tulisi olla riittävästi saatavilla esimerkiksi sellaisina vuorokauden aikoina, jolloin kysyntä on vilkasta tai sellaisina vuodenaikoina, jotka esimerkiksi Lapin hiihtokeskuksissa ovat sesonkiaikaa. Saatavuutta ei kuitenkaan tarvitsisi mitoittaa niiden päivien

mukaan, jolloin kysyntä on huipussaan. Tällaisia ajankohtia ovat esimerkiksi eräät juhlapyhät.

Lähtökohtana olisi turvata taksipalvelujen säilyminen alueilla, joissa joukkoliikennepalvelut ovat vähenemässä ja toisaalta turvata riittävä tarjonta alueilla, joissa kysyntä on vilkasta. Liikenne- ja viestintäministeriön ja lääninhallituksen välisessä tulohajauksessa voitaisiin asettaa taksin saatavuuden varmistamiseen liittyviä tulostavoitteita.

Enimmäismäärää ei saisi asettaa niin korkeaksi, että yritysten mahdollisuudet laadukkaiden palvelujen tuottamiseen heikkenisivät tarjonnan liian suuren määrän takia. Jos liivassa on useita asemapaikkoja ja ne ovat eri kunnissa, laskettaisiin lupa sen kunnan kiintiöön, jossa hakijan ilmoittama pääasiallinen asemapaikka on.

Enimmäismäärien vahvistamisessa keskeinen merkitys olisi niillä kysyntää ja tarjontaa koskevilla tiedoilla, joita lääninhallitus hankkii 20 §:n nojalla. Erityisesti silloin, kun kuntarajan ylittäminen on tyypillistä käytettäessä taksipalveluja, lääninhallitus käyttäisi kiintiön perustana laajemman alueen kysyntä- ja tarjontatietoja. Tällainen taksinkäyttö on erityisen tyypillistä esimerkiksi pääkaupunkiseudulla. Yhteisliikenteestä säädettäisiin 14 §:ssä.

Enimmäismäärien vahvistaminen olisi tarkoituksenmukaisuusharkintaa. Lupien määrää saisi kuitenkin rajoittaa vain saatavuuden ja laadun varmistamiseksi. Viranomaisen liikkumatilaa rajoittaisi 20 §:n 2 momentissa säädetty velvoite ottaa tietyt lupien määrään vaikuttavat kriteerit huomioon lupien enimmäismäärää vahvistettaessa. Enimmäismäärän puitteissa itse taksilupien myöntäminen olisi sidottua harkintaa. Enimmäismäärien käyttöönoton myötä taksilupahakemuksista ei enää tarvitsisi hankkia lausuntoja liikennetarpeen selvittämiseksi. Henkilöä koskevat seikat tarkistettaisiin hakemuksen ja sen liitteiden sekä henkilörekistereiden avulla.

Koska enimmäismäärien vahvistamisessa sovellettaisiin tarkoituksenmukaisuusharkintaa, ehdotetaan, että lääninhallituksen enimmäismääräpäätöksestä valitettaisiin hallinto-oikeuden sijasta liikenne- ja viestintäministeriöön.

20 §. Taksin kysynnän ja tarjonnan seuranta. Pykälässä säädettäisiin lääninhallituksen

seurantatehtävistä. Seurannasta saatavat tiedot olisivat oleellisen tärkeitä lääninhallituksen vahvistaessa taksien kuntakohtaiset enimmäismäärät 19 §:n nojalla. Pykälän 1 momentin mukaan lääninhallituksen tulisi aktiivisesti seurata kysynnän ja tarjonnan muutoksia sekä toimialan kannattavuuden kehitystä alueellaan. Sen ohella lääninhallituksen olisi kerättävä tietoa eri asiakasryhmien tarpeista. Tämä voisi tapahtua pitämällä säännöllisiä yhteyksiä kuntiin ja elinkeinoelämää edustaviin tahoihin. Kuluttajilta tulevan palautteen kerääminen voisi tapahtua esimerkiksi hyödyntämällä lääninhallituksen Internet-sivuja.

Pykälän 2 momentissa yksilöitäisiin niitä kysyntää ja tarjontaa koskevia tietoja, joita lääninhallituksen olisi kerättävä ja seurattava. Lähtökohtana on, että lääninhallitus keräisi tiedot kunnittain, mutta se voi kerätä tiedot myös laajemmalla alueella, esimerkiksi työ-
säkäyntialueelta. Momentissa on nimetty niitä tietoja, jotka yleensä vaikuttavat taksin kysynnän ja tarjonnan muodostumiseen. Mainittujen tietojen lisäksi voitaisiin käyttää myös muita tietoja erityisesti, jos kunta poikkeaa jossakin suhteessa muista vastaavista kunnista. Esimerkinä voidaan mainita ne Lapin kunnat, joissa on hiihtokeskus. Tällaisissa kunnissa taksin kysyntä on korkeampi kuin muissa maaseutukunnissa.

5 luku **Valvonta ja taksiluvan peruuttaminen**

21 §. Lääninhallituksen valvontatehtävät. Pykälässä säädettäisiin lääninhallituksen valvontatehtävistä. Pykälän 1 momentin mukaisesti lääninhallituksen olisi kerran vuodessa tarkistettava, että taksiluvan haltija ja liikenteestä vastaava henkilö edelleen täyttävät hyvän maineen vaatimuksen ja ovat kykeneviä asianmukaisesti vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan. Tarkistamisessa tarvittavat tiedot 29 §:ssä mainituista henkilörekistereistä lääninhallitus voi saada käyttöönsä teknisen käyttöliittymän avulla. Nykyisin luvan saamisen edellytykset tarkistetaan yleensä vain luvan uudistamisen yhteydessä. Muutoksen tarkoituksena on mahdollisimman nopeasti reagoida luvanhaltijan rikkomuksiin ja laiminlyönteihin. Näin voitaisiin estää alalle

soveltumattomien henkilöiden liikenteen harjoittaminen. Tämä on tärkeää asiakkaan turvallisuuden ja kuluttajansuojan kannalta.

Pykälän 2 momentin mukaan lääninhallituksen olisi kerran vuodessa tarkistettava, että taksiluvan nojalla edelleen liikennöidään. Tämä on tärkeää taksin saatavuuden kannalta, koska lupien määrää on 19 §:n mukaisesti rajoitettu. Käytännössä tarkistus toteutettaisiin siten, että lääninhallitus pyytäisi 25 §:n nojalla taksiluvan haltijoilta tiedot edellisen vuoden liikevaihdosta ja ajokilometrien määrästä. Nykyään liikennöintiä koskevia tietoja toimitetaan lääninhallitukselle vain luvan uudistamisen yhteydessä joka viides vuosi.

22 §. Taksiluvan peruuttaminen. Pykälässä säädettäisiin taksiluvan peruuttamisesta, varoituksen antamisesta sekä niitä tietyissä tapauksissa edeltävästä korjauskehotuksen antamisesta.

Pykälän 1 momenttia vastaava säännös sisältyy henkilöliikennelain 20 §:n 1 momenttiin. Pykälän 2 momentissa on entistä täsmällisemmin määritelty, millaiset taksiliikennettä harjoitettaessa ilmenneet rikkomukset tai laiminlyönnit voisivat johtaa liikenneluvan peruuttamiseen. Keskeistä on, että merkityksellisiä olisivat vain vakavat ja olennaiset rikkomukset tai laiminlyönnit. Myös laatuvaatimusten noudattamatta jättäminen voisi johtaa luvan peruuttamiseen, vaikkakin laatuun liittyvien rikkomusten ja laiminlyöntien kyseessä ollessa ensisijainen keino ongelman korjaamiseksi olisi 5 momentissa ehdotettu varoitus.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muista tilanteista, joissa liikennelupa on peruutettava. Käyttämätön lupa olisi peruutettava. Lupa olisi peruutettava myös luvanhaltijan sitä pyytäessä.

Pykälän 4 momentin mukaan yhtiömuotoisen yrityksen myynnin yhteydessä luovuttajan lupa olisi peruutettava sitten, kun luovutuksensaajan uutta lupaa koskeva hakemus on lainvoimaisesti ratkaistu. Lupa olisi peruutettava myös, jos luovutuksensaaja ei ole hakenut uutta lupaa 11 §:n 2 momentissa säädetyssä kuuden kuukauden määräajassa.

Pykälän 5 momentti olisi sisällöltään uusi. Varoituksen antamisen mahdollisuus on tavallinen luvanvaraisessa toiminnassa. Myös taksiliikenteen harjoittajille on annettu huomautuksia tai varoituksia, vaikka niiden

antamisesta ei ole tähän asti säädetty laissa.

Myös 6 momentin säännös on uusi. Silloin kun luvan peruuttamisen tai varoituksen antamisen peruste on korjauskelpoinen, lääninhallituksen olisi ensin annettava luvanhaltijalle mahdollisuus puutteen tai laiminlyönnin korjaamiseen.

6 luku Erinäiset säännökset

23 §. Kuolin- ja konkurssiperän oikeus jatkaa liikennettä. Pykälä vastaisi voimassa olevan henkilöliikenneasetuksen 17 §:n 1 ja 3 momenttia kuitenkin siten muutettuna, että kuolinpesän oikeus jatkaa liikennettä voisi aina hakijan halutessa olla 18 kuukauden pituinen. Määräaika on nykyisin yksi vuosi, mutta sitä voidaan tarvittaessa jatkaa kuudella kuukaudella. Lisäksi pykälän sanontoja on täsmennetty.

24 §. Salassapitovelvollisuus. Pykälässä säädettäisiin taksiluvan haltijan ja hänen palveluksessaan olevan velvollisuudesta pitää salassa tietoonsa saamansa asiakkaan liike- tai ammattisalaisuus taikka asiakkaan yksityisyyteen liittyvä seikka. Pykälää sovellettaisiin kuljettajaan riippumatta siitä, onko hän taksiluvan haltija tai tähän tehtävään palkattu henkilö. Salassapitovelvollisuus säilyisi myös sen jälkeen, kun taksiluvan haltija on lopettanut toimintansa tai työntekijän työsuhde on päättynyt. Laissa ei ole yleisesti säädetty palveluammattissa toimivien salassapitovelvollisuudesta, mutta eri palvelualoja koskevissa erityislaeissa on varsin usein säädetty salassapidosta tai vaitiolovelvollisuudesta.

Salassapitovelvollisuudesta on tarpeen säätää, koska taksiliikenteessä sattuu varsin usein tilanteita, joissa kuljettaja saa tietoonsa asiakkaansa yksityisyyteen liittyviä, monesti arkaluonteisia tai hänen henkilökohtaisia oljiaan koskevia seikkoja. Myöskään tiedon saaminen asiakkaan liike- ja ammattisalaisuudesta ei ole harvinaista. Asiakkaiden lisääntynyt puhelimen käyttö matkan aikana on omiaan lisäämään salassa pidettävien asioiden paljastumisen riskiä.

25 §. Tietojen luovuttaminen lääninhallitukselle. Liikenteenharjoittajan velvollisuudesta antaa viranomaiselle tietoja taloudestaan ja harjoittamastaan liikenteestä sääde-

tään henkilöliikennelain 18 §:ssä. Ehdotetun säännöksen mukaan tiedonantovelvollisuutta sovellettaisiin jatkossa taksiluvan haltijan ohella myös taksien tilausvälityskeskukseen.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin taksiluvan haltijan tiedonantovelvollisuudesta. Lääninhallitus tarvitsisi luvanhaltijan taloutta koskevia tietoja erityisesti tarkistaessaan, onko taksiluvan nojalla edelleen harjoitettu liikennettä, sekä vahvistaessaan vuosittain taksien enimmäismäärät.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin taksien tilauskeskuksen tiedonantovelvollisuudesta. Tilauksien määrää koskevia tietoja käytettäisiin vahvistettaessa taksien enimmäismääriä. Lisäksi tilauskeskukset voisivat antaa tietoja siitä, ovatko taksiluvan haltijat harjoittaneet liikennettä ajovuorojärjestyksen edellyttämällä tavalla.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin pakkokeinojen käytöstä. Lääninhallitus voisi asettaa tiedonantovelvoitteen tehosteeksi uhkasakon, ellei tietoja vaadittaessa anneta kohdullisessa määräajassa.

26 §. Taksiluvan mukana pitäminen ja ajon keskeyttäminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan henkilöliikenneasetuksen 15 §:ää kuitenkin siten täydennettynä, että liikennelupa pitäisi poliisin lisäksi esittää vaadittaessa myös tullin ja rajavartiolaitoksen tarpeen niissä verrattain harvakuissa tapauksissa, joissa liikennettä harjoitettaessa ylitetään valtakunnan raja. Pykälään liittyvä rangaistussäännös on 28 §:n 2 momentissa.

Pykälä vastaisi voimassa olevan henkilöliikennelain 28 §:ää siten muutettuna, että myös tullin ja rajavartiolaitoksen kanssa olisi oikeus keskeyttää ajo. Pykälän 2 momentti on uusi. Jotta ajon keskeyttäminen tehokkaasti estäisi ilman taksilupaa tapahtuvan ajon, poliisi-, tullin ja rajavartiolaitoksen olisi oikeus ottaa auton rekisteriote ja -kilvet haltuunsa. Ne olisi kuitenkin annettava takaisin, kun perustetta kuljetuksen keskeyttämiselle ei enää ole.

27 §. Muutoksenhaku. Pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta. Muutosta taksiluvan myöntämisestä tai peruuttamisesta, kuolin- ja konkurssiperän oikeutta sekä ajovuorojärjestyksestä koskeviin lääninhallituksen sekä ammattiin pääsykokeen hylkäämistä koskevaan Ajoneuvohallintokeskuksen päätökseen häetaan normaalissa järjestyksessä hallintolainkäyttölain mukaisesti. Luvanhaltijalla ei enää

olisi oikeutta hakea muutosta toisen henkilön liikennelupaa koskevassa asiassa, koska lupien myöntäminen perustuu vahvistettuihin kiintiöihin, joita koskevista päätöksistä saa valittaa se, jonka oikeuteen päätös voi vaikuttaa. Myös kunnan valitusoikeus poistuisi. Kunnat eivät ole valittaneet taksilupia koskevista päätöksistä, joten tältä osin voimassa oleva säännös on menettänyt merkityksensä.

28 §. Rangaistussäännökset. Luvattoman taksiliikenteen harjoittamisen rangaistusmaksimia ehdotetaan korotettavaksi kolmesta kuukaudesta kuuteen kuukauteen. Muutoksen avulla voidaan varautua siihen, että valvonnan käytettävissä on riittävän tehokkaita keinoja ongelmatilanteiden varalle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sakolla rangaistavaksi taksiluvan luovuttaminen toisen käyttöön sekä taksiluvan mukana pitämis- tai esittämisvelvollisuuden rikkominen. Säännös on henkilöliikenteessä uusi, mutta lupaa edellyttävässä tavaraliikenteessä on vastaava säännös.

29 §. Henkilörekisteritiedot. Pykälä vastaisi voimassa olevan henkilöliikennelain 30 §:ää siten täydennettynä, että lupaviranomaisella olisi oikeus saada tietoja myös sakkorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä.

Sakkorekisteristä luovutettavista tiedoista säädetään sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 50 §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaan oikeusrekisterikeskus saa salassapitovelvollisuuden estämättä pyynnöstä luovuttaa sakkorekisteristä tietoja niille, joiden oikeudesta mainittujen tietojen saamiseen säädetään erikseen lailla. Lain 51 §:n mukaan tiedot voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden välityksellä. Verotuksen tietojärjestelmästä luovutettavista tiedoista säädetään verotustietojen julkisuudesta ja sallassapidosta annetussa laissa (1346/1999).

7 luku **Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset**

30 §. Voimaantulo. Pykälässä säädettäisiin lain voimaantulosta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä helmikuuta 2007.

Lain 11 §:n 2 momentti ja 22 §:n 4 momentti tulisivat kuitenkin voimaan vasta viiden vuoden siirtymäajan jälkeen. Lain 11 §:n 2 momentissa säädettäisiin yhtiön myymisen

yhteydessä noudatettavasta menettelystä ja 22 §:n 4 momentissa luovuttajan luvan peruuttamisesta. Henkilöliikennelain 20 §:n 3 momentin mukaan ensi kertaa ennen vuoden 1991 maaliskuuta myönnettyt luvat voidaan myydä yhtiön myynnin yhteydessä, kun taasen jälkeen myönnettyjen lupien myynti ei ole sallittu. Erilainen kohtelu perustuu siihen, että lakia säädettäessä katsottiin olevan tarvetta suojata niitä, jotka olivat hankkineet lupsansa hyväksyttävällä tavalla ennen kuin lainsäätäjä oli ilmaissut paheksuntansa luvilla käytävää kauppaa kohtaan. Henkilöliikennelain voimaan tulon jälkeen niin sanottujen vanhojen yhtiöiden kauppa on jatkunut, ja osa vanhoista yhtiöistä on voinut vaihtaa omistajaa useaan kertaan.

Henkilöliikennelakia säädettäessä oli syytä soveltaa niin sanottuihin vanhoihin yhtiöihin luottamuksen suojan periaatetta. Tasa-arvon kannalta on kuitenkin ongelmallista, että kaikkia taksiyhtiöitä ei kohdella samalla tavalla. Sen vuoksi ehdotetaan, että kaikki taksiyhtiöt saatettaisiin viiden vuoden siirtymäajan kuluttua samaan asemaan. Siirtymäajan kuluessa vanhoilla yhtiöillä olisi tilaisuus kauppahinnan kuolettamiseen. Siten niille ei aiheutuisi taloudellisia menetyksiä.

31 §. Siirtymäsäännökset. Pykälässä säädettäisiin siirtymäsäännöksistä. Ennen lain voimaantuloa myönnettyt taksiluvat olisivat voimassa luvassa määrätyn ajan. Sen jälkeen ne uudistettaisiin toistaiseksi voimassa olevina, jos luvan myöntämisen edellytykset täytyvät.

Lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin voidaan ryhtyä jo ennen lain voimaantuloa. Erityisesti tämä koskee valmistautumista 19 §:ssä mainittujen kiintiöiden vahvistamiseen. Lääninhallitusten tulee valmistella kiintiöt niin ajoissa, että ne voidaan vahvistaa ensi tilassa lain voimaan tultua eli käytännössä vuoden 2007 helmikuun kuluessa.

1.2. **Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta**

1 §. Soveltamisala. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että lakia ei enää sovellettaisi henkilöautolla harjoitettavaan liikenteeseen. Lain 2 §:n 4 kohdassa olevaa ostolii-

kenteen määritelmää sovellettaisiin kuitenkin myös henkilöautolla taksiluvan nojalla harjoitettavaan liikenteeseen. Taksiliikennelain 2 §:n 2 kohdassa on viittaus henkilöliikennelain 2 §:n 4 kohtaan.

5 §. Liikennelupa. Pykälä muutettaisiin kokonaan. Sen 2 momentin korvaava säännös sisältyisi muutettuna ja täydennettynä taksiliikennelain 3 ja 4 §:ään. Pykälän 4 momenttia ei ole käytännössä sovellettu sen epämääräisyyden vuoksi ja se voidaan poistaa. Säännöksessä luvanvaraiseen toimintaan rinnastetun toiminnan tunnusmerkit jäävät osittain avoimiksi. Siten säännös on ongelmallinen rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta. Pykälän 1 momentti muutettaisiin vastaamaan lain soveltamisalaa. Momenttiin lisättäisiin väärinkäsityksen välttämiseksi linja-autolla ja sairausautolla harjoitettavaa liikennettä koskevat maininnat. Uudessa 2 momentissa kiellettäisiin kevyiden kolmi- ja nelipyöräisten ajoneuvojen käyttäminen henkilöiden kuljettamiseen tiellä korvausta vastaan.

Pykälän 3 momentin sisältö vastaa voimassa olevan lain 3 momenttia.

6 §. Ilman liikennelupaa sallittu liikenne. Pykälästä poistettaisiin henkilöautolla harjoitettavaa liikennettä koskevat kohdat. Siihen jäisivät sairausautolla ja linja-autolla harjoitettavaa liikennettä koskevat poikkeukset luvanvaraisuudesta.

6 a §. Liikennelupajärjestelmä. Pykälän taksiluvan nojalla harjoitettavaa liikennettä koskeva 4 momentti kumottaisiin. Pykälän ensimmäistä momenttia muutettaisiin poistamalla siitä taksilupaa koskeva maininta. Pykälän 5 momenttia muutettaisiin poistamalla viittaus kumottavaan 4 momenttiin.

8 §. Lupaviranomaiset. Pykälän 4 momenttia muutettaisiin poistamalla taksilupaa koskeva maininta, jolloin momenttia sovellettaisiin vain sairausautoliikenteeseen.

9 §. Sairaankuljetusluvan myöntämisen edellytykset. Pykälää muutettaisiin poistamalla siitä taksiluvan myöntämistä koskevat 1—6 momentti, jolloin sairaankuljetusluvan myöntämistä koskeva nykyinen 7 momentti jäisi pykälän ainoaksi momentiksi. Myös pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaamaan sen sisältöä.

10 §. Liikenneluvan myöntäminen. Pykälän 3 momenttia muutettaisiin poistamalla siitä

taksiluvan sisältöä koskeva säännös. Momenttia sovellettaisiin vain sairaankuljetukseen.

11 §. Taksat. Pykälä muutettaisiin poistamalla 1 momentista taksitaksaa koskeva maininta ja 2 momentti kokonaan. Tämän jälkeen pykälää sovellettaisiin sairausautolla ja linja-autolla harjoitettavaa liikennettä koskeviin taksoihin.

16 §. Tilausjärjestelmät ja taksiasemat. Taksien tilausjärjestelmiä ja taksiasemia koskeva pykälä kumottaisiin.

17 §. Tavarankuljetus. Tavarankuljetusta koskevasta pykälästä kumottaisiin taksiliikenteeseen sovellettu 2 momentti.

20 §. Liikenneluvan peruuttaminen. Pykälän 3 momentti muutettaisiin niin, että sitä sovellettaisiin vain sairaankuljetuslupiin.

27 §. Rangaistussäännökset. Tarkoituksena on säätää kevyitä ajoneuvoja koskevan kiellon rikkominen rangaistavaksi.

28 §. Luvattoman liikenteen keskeyttäminen. Tarkoituksena on, että poliisimies voisi keskeyttää henkilöiden kuljettamisen korvauksella vastaan tiellä, jos kuljetus tapahtuisi L_{5e}–L_{7e}-luokan kevyillä ajoneuvoilla.

29 §. Valtuutussäännös. Pykälän 2 momentin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksenantovaltuutta koskeva säännös kumottaisiin. Valtio navustuksista säädettäisiin tarkemmin valtionavustuslain (688/2001) 8 §:n mukaisen valtuutuksen nojalla. Muilta osin valtuutus ei ole tarpeen.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin taksiliikenteessä noudatettavista kuluttajahinnoista. Taksiliikenteen yrittäjäkurssin opetussisällöstä samoin kuin taksipalvelujen laatuvaatimusten sisällöstä säädettäisiin tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

3. Voimaantulo

Uuden taksiliikennelain täytäntöönpanoon on varattava riittävästi aikaa. Sen vuoksi lait ehdotetaan tuleviksi voimaan 1 päivänä helmikuuta 2007.

4. Suhde perustuslakiin ja säättämisjärjestys

Eräät ehdotuksista ovat merkityksellisiä perustuslain näkökulmasta. Ehdotusta on tarkasteltava erityisesti perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädetyn yksityiselämän suojan, 15 §:ssä säädetyn omaisuudensuojan ja 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta.

Elinkeinovapaus

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on lain mukaan oikeus hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Perustuslakivaliokunta on aiemmin käsitellyt elinkeinovapautteen liittyviä kysymyksiä muun muassa lausunnoissa PeVL 28/2001 (vartiointiliikkeet), PeVL 23/2000 (arpajaiset), PeVL 53/2001 (liikepankit), PeVL 14/2004 (päästökauppa) ja PeVL 9/2005 (vakuutusedustus).

Valiokunnan lausuntojen mukaan elinkeinovapautta ei saa rajoittaa ilman erittäin painavaa syytä. Tällaisena syynä voidaan pitää esimerkiksi henkilöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemista tai muita tärkeitä ja vahvoja yhteiskunnallisia intressejä. Rajoitusten tulee ilmetä laista, koska kyseessä on perusoikeuden rajoittaminen.

Valiokunta on lausuntokäytännössään katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraistamisen olevan poikkeuksellisesti mahdollista. Luvanvaraisuudesta on kuitenkin aina säädettävä lailla, jonka on täytettävä perusoikeuden rajoitusta koskevat tarkkarajaisuuden ja täsmällisyyden vaatimukset. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Tältä kannalta merkitystä on muun ohella sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan tai tarkoituksenmukaisuusharkinnan mukaisesti.

Esityksessä on seuraavia kohtia, joita on arvioitava elinkeinovapauden kannalta: lain soveltamisalan raja (3 §), taksiluvan tarve ja ilman taksilupaa sallittu ammattimainen liikenne (4 §), taksiluvan myöntämisen edellytykset (7—11 §) ja liikenneluvan peruuttaminen (15 §).

Perustuslain 18 §:n 1 momentissa käytetty ilmaus ”lain mukaan” viittaa mahdollisuuden rajoittamiseen säännöksessä turvattua oikeutta lailla. Esityksen 3 §:ssä ehdotetaan, että liikennelupa vaadittaisiin ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä. Lupavaatimuksen säilyttäminen on perusteltua asiakkaan turvallisuuden kannalta. Lupavaatimus mahdollistaa turvallisuuden takaamiseksi tarvittavan valvonnan, sillä esimerkiksi kansainväliset kokemukset osoittavat, että taksitoiminnan valvomatta jättämiseen voi liittyä yhteiskunnallisesti merkittäviä, esimerkiksi toiminnan luotettavuuteen ja turvallisuuteen tai yksilön terveyteen kohdistuvia taikka kulttajien taloudellisina menetyksinä tai rikollisina lieveilmiöinä ilmeneviä riskejä. Toimialan ominaispiirteiden vuoksi on erityisen tärkeää huolehtia siitä, että rikollisen taustan omaavat henkilöt eivät pääse alalle yrittäjiksi. Liikenneluvan avulla tämä voi toteutua tehokkaasti. Luvanvaraisuuden tavoitteena on myös turvata taksipalvelujen hyvä laatu koko maassa.

Ammattimaisuuden käsitteen määrittelyssä on tavoitteena varmistaa asiakkaan turvallisuus myös silloin, kun toiminta on sivutoimista tai muuten toisen elinkeinon ohella harjoitettavaa. Rajaamalla lupavaatimus ammattimaisesti tai muutoin ansiotarkoituksessa harjoitettuun liikenteeseen voidaan toisaalta välttää tilanne, jossa ihmisten toimintavapautta rajoitettaisiin lupavaatimuksella liiallisesti esimerkiksi silloin, kun kyseessä on niin sanottu kimppekyyti tai normaali naapuriapu vähäistä korvausta vastaan. Siten lupavaatimus voidaan katsoa oikeasuhtaiseksi.

Esityksen 3 §:n 1 momenttiin ehdotetaan myös poikkeusta, jolloin lupa vaadittaisiin, vaikka toiminta ei ole ammattimaista. Valvonnan mahdollistamiseksi ehdotetaan, että liikennelupaa edellyttävään ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen rinnastettaisiin myös jokainen korvausta vastaan tapahtunut kuljetus, jonka suorittamista edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla. Tällainen toimintatapa on vahva osoitus siitä, että henkilön aikomuksena on harjoittaa toimintaa, joka toistuessaan muodostuisi ammattimaiseksi. Kyytien odottelu ja niiden tarjoaminen kenelle tahansa osoittaa suunnitelmallisuutta, joka on tunnusomaista ansiotarkoituksessa harjoitetulle toiminnalle.

Valvonnan kannalta on hyvin ongelmallista, jos sama tekijä on saatava kiinni useita kertoja ennen kuin luvattoman liikenteen tunnusmerkit täyttyvät. Norjassa on voimassa ehdotettua vastaava säännös. Ruotsi suunnittelee vastaavaa lainmuutosta tehostaakseen luvattoman liikenteen valvontaa.

Esityksen 4 §:ssä ehdotetaan, että ilman taksilupaa saisi harjoittaa aikaisemman lisäksi myös koti- tai matkailupalveluihin liittyviä henkilökuljetuksia elinkeinonharjoittajan henkilöautolla, jos kuljetus on osa palvelukokonaisuutta. Säännös on tarpeen, jotta mainituilla toimialoilla voitaisiin toimia joustavasti asiakkaan tarpeista lähtien. Varsinkin matkailuelinkeinon sekä kotipalvelun yhteydessä erilaisten palvelupakettien tarjoaminen asiakkaalle on tavanomaista. Tällaisiin paketteihin voitaisiin nyt sisällyttää kuljetusosuus. Myös museojaneuvolla voitaisiin harjoittaa liikennettä lupaa hankkimatta.

Taksiluvan saamisen edellytyksistä säädetäisiin lain 6—10 §:ssä. Henkilöä koskevien edellytysten osalta sovellettaisiin oikeusharkintaa, kun taas lupien määrästä päättämiseen jäisi tarkoituksenmukaisuusharkintaa, jossa viranomaisen liikkumatila jäisi kuitenkin melko vähäiseksi. Laissa säädetäisiin, että lääninhallitus seuraisi taksin kysynnän ja tarjonnan muutoksia sekä hankkisi tietoja laissa säädettyistä taksien kysyntään vaikuttavista tekijöistä. Viranomaisen olisi perusteltava harkintansa edellä mainittuihin tekijöihin ja niiden muutoksiin. Harkinta olisi siten lähellä sidottua harkintaa. Harkintavallan käyttö lupamäärien sääntelemiseksi on perusteltua, jotta alan vakaat toimintaedellytykset ja taksipalvelujen saatavuus voidaan turvata koko maassa ja myös haja-asutusalueilla. Taksilupien määrällinen sääntely on myös perusteltua valvonnallisista syistä. Riittävän matkustajaturvallisuuden takaamiseksi ja rikollisuuden sekä sosiaalisten haittojen torjumiseksi taksilupien määrällisiä rajoituksia voidaan pitää välttämättöminä myös jatkossa. Näitä tavoitteita ei ole mahdollista saavuttaa pelkästään taksiluvan hakijan tai liikenteestä vastaavan henkilön henkilökohtaisia vaatimuksia tiukentamalla.

Esityksen 22 §:ssä ehdotetaan säädetäväksi liikenneluvan peruuttamisesta. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttu-

vana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamismahdollisuus vakaaviin ja olennaisiin rikkomuksiin ja laiminlyönteihin sekä siihen, että luvan haltijalle mahdollisesti annetut huomautukset ja varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen. Nämä vaatimukset on otettu huomioon ehdotetun 22 §:n 1—2 ja 4 momentissa. Pykälän 3 momentissa säädetään luvan peruuttamisesta silloin, kun liikennettä ei harjoiteta. Tällöin kyseessä on lähinnä kirjaamistoimen luonteinen toimenpide, mutta sen noudattamisella voi olla merkitystä muiden alalle aikovien kannalta silloin, kun markkinoille pääsyä on rajoitettu. Näin ollen käyttämättömän liikenneluvan peruuttamisella voi olla vaikutusta elinkeinovapauden toteutumiseen käytännössä.

Omaisuuksensuoja

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan on säädettyvä lailla. Perustuslakivaliokunta on lausunnoissaan käsitellyt omaisuudensuojaa hintojen vahvistamisen yhteydessä muun muassa lausunnoissa PeVL 32/2004 (teleyritykset) ja PeVL 36/2004 (sähköyritykset).

Esityksen 16 §:ssä ehdotetaan, että taksiliikenteessä kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista säädetäisiin valtioneuvoston asetuksella laissa tarkemmin määriteltyjen perusteiden mukaisesti. Ehdotus merkitsee viranomaisen mahdollisuutta rajoittaa taksiyrityksen oikeutta määrätä palvelujensa käytöstä perittävän vastikkeen suuruudesta. Muut kuin kuluttajahinnat olisivat sopimuksenvaivaisia. Kuluttajahintojen sääntely on perusteltua kuluttajansuojan ja toimialan erityispiirteiden kannalta.

Kansaneläkelaitos käyttää vuosittain noin 40 miljoonaa euroa matkakorvauksiin. Se korostaa lausunnossaan taksan vahvistamisen merkitystä yhden hintaluokan pohjalta, koska se antaa asiakkaalle turvallisen tunteen siitä, että matkan tekeminen sairauden perusteella on autosta ja kuljettajasta riippumatonta. Sen

mielestä taksan rakennetta voidaan kuitenkin yksinkertaistaa. Myös sosiaali- ja terveysministeriö korostaa taksan vahvistamista nykyisen käytännön mukaisesti. Tältä osin taksan vahvistuksella on merkitystä myös yleisen edun kannalta.

Kuluttajansuojan lisäksi hintasääntelyä voidaan osittain perustella myös perustuslain 6 §:ssä säädetyn yhdenvertaisuuden takaamiseksi. Kuluttajansuoja nimittäin korostuu silloin, kun asiakas ei esimerkiksi ikään, terveydentilaan tai vammaisuuteen liittyvästä syystä voi asianmukaisesti valvoa etujensa toteutumista. Taksanvahvistus on muidenkin kuluttajien kannalta tarpeen ylihinnittelun estämiseksi erityisesti sellaisessa tilanteessa, jossa asiakkaan on vaikea vertailla hintoja tai hänellä ei ole siihen aikaa. Asiakkaan kannalta tilanne on tässä mielessä ongelmallisempi hänen ottaessaan kyydin taksiasemalta tai kadulta kuin tilausvälityskeskukseen kautta.

Ehdotuksen mukaan taksan tulisi olla kustannussuuntautunut siten, että siihen sisältyy kohtuullinen voitto. Hintoja koskevista muutoksista säädettäisiin vuoden välein, joten

myöskään mahdollinen kustannusten kohoaminen ei ehtisi muodostua liikenteenharjoittajan kannalta kohtuuttomaksi.

Ehdotetussa 16 §:ssä on määritelty hintojen osatekijät sekä hintojen vahvistamisen perusta ja ajankohta. Siten ehdotetut säännökset täyttävät täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset.

Taksiliikenteen hinnoista säädetään nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Esityksessä ehdotetaan asetuksenantovaltuuden saajaksi valtioneuvostoa sen vuoksi, että normaalisti noudatetusta hinnoittelusta ja sopimusvapaudesta poikkeamista voidaan pitää periaatteellisesti tärkeänä asiana.

Edellä kerrotuilla perusteilla elinkeinovapauden rajoittamiseen on hyväksyttävät perusteet ja lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä. Tästä huolimatta on suotavaa, että hallituksen esityksestä hankintaan perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Taksiliikennelaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tavoitteet

Tämän lain tavoitteena on turvata laadukaiden taksiliikennepalvelujen saatavuus.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) tilausliikenteellä liikennelupaa edellyttävää liikennettä, jota harjoitetaan tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla;

2) ostoliikenteellä luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) 2 §:n 4 kohdassa tarkoitettua liikennettä;

3) taksiluvalla hakemuksesta myönnettävää liikennelupaa, joka oikeuttaa luvanhaltijan harjoittamaan tilausliikennettä ja ostoliikennettä sekä joukkoliikennettä täydentävää ostoliikennettä yhdellä henkilöautolla tai yhdellä esteettömyyttä koskevat vaatimukset täyttävällä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta;

4) liikenteestä vastaavalla henkilöllä henkilöä:

a) jonka oikeushenkilö on esittänyt vastaamaan liikenteestä ja lupaviranomainen hyväksynyt;

b) joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen liikenteenharjoittamista;

c) joka vastaa siitä, että liikennettä harjoitetaan lain mukaisesti ja muutoinkin asianmukaisesti; sekä

d) joka edustaa yritystä taksiluvan myöntävän ja liikennettä valvovan viranomaisen kanssa asioitaessa;

5) asemapaikalla paikkaa tai kuntaa, josta liikennettä harjoitetaan tai aiotaan harjoittaa ja jonne liikenteessä käytetty auto viedään ajon tai toimeksiannon päätyttyä;

3 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä henkilöautolla.

Ammattimaisella henkilöiden kuljettamisella tarkoitetaan 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.

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

2 luku

Taksilupa

4 §

Luvanvaraiset kuljetukset

Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen edellyttää taksilupaa.

Ilman taksilupaa saa:

1) kunnan järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin kuuluvana kuljettaa henkilöitä

kunnan, kuntayhtymän tai kuntakonsernin hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan;

2) konsernin tai siihen verrattavan yhtymän, kunnan tai kuntayhtymän hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljettaa henkilöitä, jos kuljetukset ovat yhteisön sisäisiä;

3) palveluyrityksen hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljettaa henkilöitä, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin ja kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukonaisuudesta;

4) kuljettaa henkilöitä museoajoneuvolla.

5 §

Lupaviranomainen

Taksiluvan myöntää hakemuksesta se lääninhallitus, jonka alueella liikenteen pääasiallinen asemapaikka on.

6 §

Taksiluvan myöntämisen edellytykset

Jollei 19 §:stä muuta johdu, taksilupa myönnetään hakijalle:

- 1) joka on oikeustoimikelpoinen;
- 2) joka on hyvämaineinen;
- 3) joka on suorittanut yrittäjäkurssin;
- 4) jolla on yhteensä vähintään kuuden kuukauden kokemus taksinkuljettajana tai muussa palveluammattissa;
- 5) joka kykenee vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan; ja
- 6) jonka taksilupaa ei ole peruutettu 22 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Edellä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua yrittäjäkurssia ei kuitenkaan vaadita siltä, jolla on vähintään kahden vuoden käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävistä. Kurssia ei myöskään vaadita siltä, joka on suorittanut ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa (631/1998) tarkoitettuun tutkintorakenteeseen sisältyvän kaupallisen, hallinnollisen, teknisen, kuljetusalan tai vastaavan alalle soveltuvan ammatti- tai erikoisammattitutkinnon taikka korkeakoulututkinnon. Tässä momentissa tarkoitettuna on kuitenkin suoritet-

tava hyväksytysti 8 §:n 2 momentissa tarkoitettu koe.

Taksilupa myönnetään 1 momentin 5—6 kohdan vaatimuksen täyttävälle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö täyttää 1—6 kohdan tai 1—2 ja 5—6 kohdan sekä 2 momentin edellytykset.

Jos hakijoissa ei ole sellaista, joka täyttää 1 momentin 4 kohdassa säädetyn edellytyksen, lupa myönnetään hakijalle, joka täyttää muut tässä pykälässä säädetty edellytykset.

7 §

Hyvä maine

Taksiluvan hakija tai liikenteestä vastaava henkilö ei täytä 6 §:n 1 momentissa säädettyä hyvämaineisuuden vaatimusta, jos hänet on

1) viimeksi kuluneen kymmenen vuoden aikana tuomittu yli kahden vuoden vankeusrangaistukseen,

2) viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana tuomittu enintään kahden vuoden vankeusrangaistukseen,

3) viimeksi kuluneen kolmen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen asiakkaaseen kohdistuneesta rikoksesta taikka rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta liikennelupaa edellyttävässä henkilöliikenteessä tai 28 §:n 1 momentin mukaan rangaistavasta luvattoman taksiliikenteen harjoittamisesta,

4) vähintään kolmesti viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, veroja, velkasuhdetta, ajo- ja lepoaikojen noudattamista, liikenteen harjoittamista tai liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta taikka muiden ammatinharjoittamista koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta ja teot osoittavat hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan taksiliikennettä.

8 §

Yrittäjäkurssi

Yrittäjäkurssin tarkoituksena on antaa taksiliikenteen harjoittajaksi aikovalle riittävä ammatillinen pätevyys. Kurssin kesto on vähintään 120 tuntia. Kurssin opetus sisältöön tulee kuulua ainakin seuraavia asiakokonai-

suuksia: taksitoimialan yleinen kehitys ja taksitoimialaa koskeva lainsäädäntö, asiakaspalvelu, liikenteessä käytettävä auto ja sen varusteet, liikenteen harjoittaminen ja taloudenpito. Kurssin opetussisällöstä ja kestosta annetaan tarkemmat säännökset liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Kurssiin sisältyy Ajoneuvohallintokeskuksen järjestämä kirjallinen koe. Ajoneuvohallintokeskus antaa kokeessa hyväksytylle todistuksen.

Kokeessa hylätty henkilö voi hakea Ajoneuvohallintokeskukselta oikaisua. Oikaisuvaatimus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaamisesta. Muutoksenhausta Ajoneuvohallintokeskuksen päätökseen säädetään 27 §:ssä.

9 §

Kyky vastata taloudellisista velvoitteista

Hakijan tai liikenteestä vastaavan henkilön ei katsota kykenevän 6 §:n 1 momentin 5 kohdassa säädetyllä tavalla asianmukaisesti vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan, jos hän on konkurssissa taikka jos hänen verovelkojensa tai häneltä ulosotossa olevien saatavien määrä on enemmän kuin 10 000 euroa taksilupaa kohden.

10 §

Taksiluvan myöntäminen ja muuttaminen

Taksilupa on voimassa toistaiseksi. Luvassa on vahvistettava liikenteen asemapaikka sekä ajankohta, jolloin liikenne on viimeistään aloitettava. Luvassa vahvistetaan myös mahdolliset kaluston esteettömyyttä koskevat vaatimukset.

Taksilupaa voidaan muuttaa hakemuksesta. Lupaa voidaan muuttaa myös väliaikaisesti.

Jos 6 §:n mukaiset taksiluvan saamisen edellytykset täyttyvät hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, etusija määrätty hakijan tai liikenteestä vastaavan henkilön päätoimisena taksikuljettajana hankkiman työkokemuksen perusteella. Joka toinen vuosi luvat kuitenkin myönnetään ensisijaisesti hakijoille, joilla on taksilupa tai taksilupia. Jos tällaisia hakijoita on enemmän kuin lupia voidaan myöntää, hakijoiden keskinä-

nen järjestys ratkaistaan arpomalla. Jos hakijoita, joilla on taksilupa tai taksilupia, on vähemmän kuin lupia voidaan myöntää, myönnetään loput luvat päätoimisina taksinkuljettajina toimineille.

11 §

Taksiluvan luovuttamiskielto

Taksilupaa ei saa luovuttaa toisen käytettäväksi.

Jos taksilupa on myönnetty oikeushenkilölle ja yritys, jonka nimissä taksilupa on, myydään tai muutoin vastikkeellisesti luovutetaan, ostajan tai luovutuksensaajan on saatukseen jatkaa liikennettä, kuuden kuukauden kuluessa luovutuksesta haettava uusi taksilupa.

Yritys katsotaan vastikkeellisesti luovutetuksi, jos yrityksen osakkuuteen tai osakkeiden omistukseen perustuva määräämisvalta on siirtynyt.

3 luku

Taksiliikenteen harjoittaminen

12 §

Velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä ja osipimus päivystysvelvollisuudesta

Taksiluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä taksiluvan mukaisesti. Luvan haltija saa lääninhallituksen suostumuksella keskeyttää liikenteen harjoittamisen enintään kolmen kuukauden ajaksi, jos hänen sairautensa estää häntä toimimasta taksinkuljettajana, eikä muita kuljettajia ole saatavilla.

Taksiluvan haltija on pyydettyäessä velvollinen suorittamaan luvan mukaisen henkilökuljetuksen pääasiallisella toiminta-alueellaan, jollei muu ajotehtävä, vapaavuoro, kuljettajan sallitun työajan ylittyminen, luvan haltijan oma tai hänen perheenjäsenenä äkillinen sairaus, kuljettajan sairaus, ajoneuvon rikkoontuminen tai muu näihin rinnastettava erityinen syy estä kuljetusta. Lisäksi luvan haltijalla on oikeus kieltäytyä kuljetuksesta tilanteessa, jossa kuljettaja voi työntekijänä pidättäytyä työstä työturvallisuuteen vedoten.

Maaseutumaisissa kunnissa liikennettä harjoittavien taksiluvan haltijoiden on sovittava sellaisten viikon ja vuorokauden aikojen päyvytysvelvollisuudesta, joina kysyntä on vähäistä.

13 §

Ajovuorojärjestys

Ajovuorojärjestyksen tarkoituksena on varmistaa taksin saatavuus vuorokauden kaikkina aikoina ja yleisesti ohjata tarjonnan määrää kysynnän vaihtelujen edellyttämällä tavalla.

Lääninhallitus päättää ajovuorojärjestyksestä taksiluvan haltijoiden aloitteesta. Ehdotuksen ajovuorojärjestykseksi voi tehdä myös autoilijoita edustava yhteisö. Ajovuorojärjestystä suunniteltaessa ja siitä päätettäessä luvan haltijoita on kohdeltava tasapuolisesti ja niin, ettei heidän oikeuttaan liikenteen harjoittamiseen rajoiteta.

Ajovuorojärjestyksestä on noudatettava tilausliikennettä harjoittaessa. Luvan haltijalla on oikeus olla ajossa myös ajovuoron ulkopuolella.

14 §

Yhteisliikenne

Taksin saatavuuden parantamiseksi lääninhallitus voi omasta aloitteestaan tai taksiluvan haltijan taikka autoilijoita edustavan yhteisön aloitteesta yhtenäistää kahden tai useamman kunnan taksilupien asemapaikat niin, että kaikkien taksilupien asemapaikat ovat joko kokonaan, osittain tai muutoin rajoitettuna samat. Lääninhallitus voi myös päättää, että tilausvälityskeskukseen on välitettävä tilauksia myös taksille, joka on ajon saatuaan poistunut omalta asemapaikaltaan eikä ole vielä ehtinyt palata sinne takaisin.

15 §

Tilausvälityskeskus

Tilausvälityskeskukseen on ennen toimintansa aloittamista tehtävä ilmoitus toimintapaikkansa lääninhallitukselle.

Ilmoitukseen tulee sisällyttää selvitys

1) tilausvälitystoiminnan ympärivuorokautisuudesta,

2) ennakkotilausten vastaanoton järjestämisestä,

3) henkilöistä, jotka vastaavat tilausvälitystoiminnasta.

Lääninhallitus voi kieltää tilausvälityskeskuksen toiminnan aloittamisen tai toiminnan, jos tilausvälitystoimintaa ei ole järjestetty ympärivuorokautiseksi tai ennakkotilausten vastaanottoa ei ole järjestetty, jos tilausvälitystoimintaa harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä taikka jos tilausvälityskeskus kieltäytyy välittämästä tilauksia ajovuoron ulkopuolella liikennettä harjoittaville taksiluvan haltijoille silloin, kun se on teknisesti mahdollista. Kielto on voimassa, kunnes puutteet on korjattu. Lääninhallitus voi asettaa kiellonsa tehosteeksi uhkasakon siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

16 §

Taksiliikenteen kuluttajahinnat

Taksiliikenteessä kuluttajilta perittävä enimmäishinta koostuu perusmaksusta, ajomatkamaksusta ja odotusmaksusta. Perusmaksu voidaan periä yöaikaan ja viikonloppuna korotettuna. Lisäksi voidaan periä ennakkotilausmaksu sekä avustamis-, lentokenttä- ja tavarankuljetuslisä.

Enimmäishintojen, ennakkotilausmaksun ja muiden lisämaksujen tulee olla kustannussuuntautuneita siten, että niihin sisältyy kohtuullinen voitto. Kustannustason muutoksia tarkastellaan taksiliikenteen kustannusindeksin perusteella.

Tarkemmat säännökset taksiliikenteessä kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista ja niiden lisäksi perittävistä lisämaksuista annetaan valtioneuvoston asetuksella. Enimmäishinnat säädetään vuosittain viimeistään 30 päivänä kesäkuuta annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

17 §

Taksipalvelujen laatuvaatimukset

Taksiliikennettä harjoitettaessa on noudatettava seuraavia laatuvaatimuksia:

- 1) vahvistetut ajovuorot ajetaan;
- 2) liikenteeseen käytettävä auto on ominaisuuksiltaan, kunnoltaan ja varustukseltaan asianmukainen;
- 3) kuljettajan pukeutuminen on asianmukaista;
- 4) kuljettaja käyttäytyy asiakasta kohtaan asiallisesti ja kohteliaasti ja ottaa huomioon asiakkaan erityiset tarpeet;
- 5) kuljettaja valitsee asiakkaan kannalta edullisimman ja tarkoituksenmukaisimman reitin, jos asiakas jättää valinnan kuljettajalle, tai ajaa asiakkaan ehdottamaa reittiä;
- 6) kuljettaja noudattaa liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi;
- 7) kuljettaja noudattaa vaitiolovelvollisuutta asiakkaan yksityisyyden turvaamiseksi;
- 8) asiakkaalla on oikeus maksaa käteisellä tai yleisimmillä luotto- ja maksukorteilla;
- 9) noudatetaan vahvistettua taksaa tai niitä hintoja, joista on sovittu;
- 10) varmistetaan asiakkaan turvallinen aiton tulo ja siitä poistuminen ja tarjotaan hänelle hänen tarvitsemaansa apua;
- 11) tarjotaan ja annetaan apua matkatavaroita lastattaessa ja purettaessa.

Laatuvaatimusten tarkemmasta sisällöstä voidaan säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Asetuksen säännökset voivat koskea erityisesti:

- 1) liikenteeseen käytettävän auton ominaisuuksia, kuntoa ja varusteita;
- 2) ajoreitin valintaa;
- 3) asiakkaan erityisten tarpeiden kuvausta;
- 4) asiakkaan turvallisuuden varmistamista.

18 §

Tavarankuljetus

Sen lisäksi, mikä on sallittua kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (/) mukaan, taksiluvan nojalla harjoitettavassa tilausliikenteessä saa kuljettaa alle 100 kilon tavaralahetyksiä.

4 luku

Taksilupien enimmäismäärät ja seuranta

19 §

Taksilupien enimmäismäärä

Lääninhallitus vahvistaa vuosittain kunta-kohtaiset taksilupien enimmäismäärät. Enimmäismäärää koskevassa päätöksessä määrätään myös, kuinka moneen lupaan sisällytetään esteettömyyttä koskevat vaatimukset.

Lääninhallituksen tulee vahvistaa lupien enimmäismäärät sellaiselle tasolle, että ne eivät rajoita taksipalvelujen saatavuutta myöskään vilkkaan kysynnän aikana eivätkä heikennä palvelujen laatua. Lääninhallitus hyödyntää enimmäismääriä vahvistaessaan 20 §:n mukaisessa taksin kysynnän ja tarjonnan seurannassa hankkimiaan ja saamiaan tietoja. Lääninhallitus voi hyödyntää myös kuntaa laajempaa aluetta koskevia tietoja, jos se on tarpeen taksipalvelujen saatavuuden kannalta.

Taksilupien enimmäismäärää koskevaan lääninhallituksen päätökseen haetaan muutosta liikenne- ja viestintäministeriöltä. Muutoksenhausta liikenne- ja viestintäministeriön päätökseen säädetään 27 §:ssä.

20 §

Taksin kysynnän ja tarjonnan seuranta

Lääninhallituksen tehtävänä on seurata taksin kysynnän ja tarjonnan muutoksia sekä toimialan kannattavuuden kehitystä alueellaan. Lääninhallituksen on myös seurattava kuluttajien palautetta taksin saatavuudesta ja laadusta sekä taksien riittävyttä elinkeinoelämän ja kuntien kuljetustarpeiden kannalta.

Lääninhallituksen on kerättävä ja seurattava ainakin seuraavia kysyntään vaikuttavia tietoja: väestökehitys, väestön tulotaso, taajama-aste, työpaikkaomavaraisuus, katu- ja tieverkon pituus, vuodepaikkatiheys, anniskelulupatiheys, matkustajaterminaalit, joukkoliikenteen määrä. Lääninhallituksen on kerättävä ja seurattava ainakin seuraavia tarjon-

taan vaikuttavia tietoja: voimassa olevien taksilupien määrä, taksiliikenteen liikevaihto ja ajojen määrä kilometreinä autoa kohden, taksien yrityskoko, taksien tilausvälityskeskusten välittämien ja välittämättä jääneiden tilausten määrä.

5 luku

Valvonta ja taksiluvan peruuttaminen

21 §

Lääninhallituksen valvontatehtävät

Lääninhallituksen on säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa tarkistettava, että taksiluvan haltija ja oikeushenkilön liikenteestä vastaava henkilö edelleen täyttävät 6 §:n 1 momentin 2 ja 5 kohdassa säädetty luvan myöntämisen edellytykset.

Lääninhallituksen on vähintään kerran vuodessa tarkistettava, että taksiluvan haltija harjoittaa liikennettä.

22 §

Taksiluvan peruuttaminen

Lääninhallituksen on peruutettava taksilupa määräajaksi tai kokonaan, jos luvan haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä.

Lääninhallituksen on peruutettava taksilupa myös, jos liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä, jotka liittyvät taksiluvan luovuttamiseen, palvelun saatavuuteen, hinnoitteluun tai hinnoista ilmoittamisen asianmukaisuuteen, salassapitovelvollisuuden rikkomiseen tai asiakaspalautteen käsittelyyn taikka näihin rinnastettavaan 17 §:ssä säädettyjen laatuvaatimusten noudattamatta jättämiseen.

Lääninhallituksen on peruutettava taksilupa, jos liikennettä ei ole aloitettu viimeistään luvassa vahvistettuna ajankohtana tai jos liikenteen harjoittaminen on lopetettu taikka jos luvan haltija luvan peruuttamista pyytää.

Edellä 11 §:n 2 momentissa tarkoitettun luovuttajan lupa on peruutettava, kun luvan myöntämistä luovutuksensaajalle koskeva päätös on saanut lainvoiman, tai jos ilmenee, että lupaa ei ole haettu kuuden kuukauden määräajassa.

Lääninhallitus voi 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa taksiluvan peruuttamisen sijasta antaa luvan haltijalle varoituksen, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet puutteet, rikkomukset tai laiminlyönnit voidaan korjata tai ne ovat vähäisiä.

Jos luvan peruuttamisen tai varoituksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, lääninhallituksen on ennen luvan peruuttamista tai varoituksen antamista annettava luvan haltijalle mahdollisuus asetetussa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Määräaika ei saa olla lyhyempi kuin kolme kuukautta.

6 luku

Erinäiset säännökset

23 §

Kuolinpesän ja konkurssipesän oikeus jatkaa liikennettä

Jos taksiluvan haltija kuolee, kuolinpesä saa jatkaa liikennettä enintään 18 kuukauden ajan kuolinpäivästä, jos se kolmen kuukauden kuluessa kuolinpäivästä ilmoittaa taksiluvan haltijan velvollisuuksista vastaavan 6 §:n 1 momentin 1—2 ja 5—6 kohdassa säädetty vaatimukset täyttävän henkilön lupaviranomaisen hyväksyttäväksi.

Jos taksiluvan haltija asetetaan konkurssiin, konkurssipesällä on oikeus jatkaa liikennettä enintään kolmen kuukauden ajan konkurssin alkamisesta. Konkurssipesän on viipymättä ilmoitettava lupaviranomaiselle, haluaako se käyttää hyväkseen tätä oikeutta. Luvan haltijan velvollisuuksista vastaavat tänä aikana ne, jotka hoitavat konkurssipesää.

24 §

Salassapitovelvollisuus

Taksiluvan haltija tai hänen palveluksessaan oleva ei saa oikeudettomasti ilmaista eikä käyttää omaksi tai toisen hyödyksi taikka toista vahingoittaakseen, mitä hän tässä tehtävässään on saanut tietää asiakkaan liike- tai ammattisalaisuudesta taikka yksityisyyteen kuuluvista seikoista, jollei laissa muuta sää-

detä. Salassapitovelvollisuus säilyy liikenteenharjoittamisen tai kuljettajana toimimisen päätyttyä.

25 §

Tietojen luovuttaminen lääninhallitukselle

Taksiluvan haltijalla on 5 §:ssä tarkoitettun lääninhallituksen pyynnöstä velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovuttaa lääninhallitukselle tieto vuotuisesta liikevaihdostaan ja ajokilometrien määrästä samoin kuin liikenneluvan myöntämisen ja peruuttamisen sekä liikenteen valvonnan kannalta tarpeellisia tietoja.

Tilausvälityskeskuksesta on toimialueensa lääninhallituksen pyynnöstä velvollisuus kerätä ja liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovuttaa lääninhallitukselle tietoja välitettujen ja välittämättä jääneiden tilausten määrästä sekä valvonnan kannalta tarpeellisia tietoja niistä taksiluvan haltijoista, jotka kuuluvat tilausvälityskeskukseen.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot on luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta. Jos tietoja ei anneta pyynnöstä eikä kehotuksesta huolimatta kohtuullisessa, vähintään kuukauden määräajassa, lääninhallitus voi velvoittaa taksiluvan haltijan ja tilausvälityskeskuksen korjaamaan laiminlyöntinsä. Lääninhallitus voi asettaa velvoitteen tehosteeksi uhkasakon siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

26 §

Taksiluvan mukana pitäminen ja ajon keskeyttäminen

Liikennettä harjoitettaessa tulee autossa olla mukana alkuperäinen taksilupa. Kuljettajan on pyydettyä esitettävä se poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehelle.

Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi keskeyttää kuljetuksen, jos kuljettaja ei voi esittää lupaa.

Kuljetuksen keskeyttävällä virkamiehellä on oikeus ottaa auton rekisteriote ja -kilvet haltuunsa. Ne on annettava takaisin, kun kuljetuksen keskeyttämisen perustetta ei enää ole.

27 §

Muutoksenhaku

Jollei tässä laissa toisin säädetä, tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäytölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

28 §

Rangaistussäännökset

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

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

29 §

Henkilörekisteritiedot

Lääninhallituksella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada taksiluvan hakijaa, haltijaa ja liikenteestä vastaavaa henkilöä koskevia tietoja rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä, ulosotto- rekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä taksiluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä varten. Lisäksi sillä on oikeus saada tietoja näistä rekistereistä 22 §:n 1 momentissa mainittuja tarkistuksia varten.

7 luku

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

30 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

31 §

Siirtymäsäännökset

Jos taksilupa on ensimmäisen kerran myönnetty oikeushenkilölle ennen 1 päivää maaliskuuta 1991, sovelletaan luvan myyntiin ja muuhun vastikkeelliseen luovuttamiseen 11 §:n 2 momenttia ja luvan peruuttamiseen 22 §:n 4 momenttia kuitenkin vasta 1 päivästä helmikuuta 2012.

Ennen tämän lain voimaantuloa myönnetyt taksiluvat ovat sellaisenaan voimassa luvassa määrätyn ajan. Sen jälkeen ne uudistetaan hakemuksesta toistaiseksi voimassa oleviksi.

Sen, jolla on oikeus harjoittaa taksiliikennettä tämän lain voimaan tullessa, katsotaan täyttävän tässä laissa säädetyn ammattitaitovaatimuksen.

Vuonna 2007, 2008 ja 2009 taksiluvat myönnetään ensisijaisesti niille hakijoille, joilla on työkokemusta päätoimisena taksinkuljettajana.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Lain 19 §:ssä mainittujen enimmäismäärien valmistelu tulee hoitaa niin, että lääninhallitus voi vahvistaa taksilupien enimmäismäärät ensi tilassa lain voimaan tultua.

2.

Laki**luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15 päivänä helmikuuta 1991 annetun lain (343/1991) 6 a §:n 4 momentti, 13 §:n 2 ja 3 momentti, 16 §, 17 §:n 2 momentti ja 29 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 662/1994, sekä

muutetaan 1 §:n 1 momentti, 5 ja 6 §, 6 a §:n 1 ja 5 momentti, 8 §:n 4 momentti, 9 b § 10 §:n 3 momentti, 11 §, 20 §:n 3 momentti, 27 §:n 1 momentti ja 28 §, sellaisina kuin niistä ovat 6 a §:n 1 ja 5 momentti, 8 §:n 4 momentti, 9 b §, 10 §:n 3 momentti, 11 § ja 28 § laissa 662/1994, 20 §:n 3 momentti laissa 91/1997, 5 ja 6 § laissa 1092/2002, seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan linja-autolla ja sairausautolla harjoitettavaan luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen tiellä. Lain 2 §:n 4 kohtaa sovelletaan kuitenkin myös henkilöautolla taksiluvan nojalla harjoitettavaan liikenteeseen.

5 §

Liikennelupa

Henkilöiden kuljettaminen tiellä linja-autolla tai sairausautolla korvausta vastaan on ilman liikennelupaa kielletty lukuun ottamatta 6 §:ssä mainittuja kuljetuksia.

Henkilöiden kuljettaminen tiellä L_{5c}—L_{7c}-luokan ajoneuvoilla (kolmipyörä, kevyt nelipyörä, nelipyörä) korvausta vastaan on kielletty.

Jos henkilöitä kuljetetaan korvausta vastaan vuokratulla linja-autolla tai sairausautolla, jonka kuljettajana toimii sen vuokralleantaja tai vuokralleantajan palveluksessa oleva taikka vuokralleantajan tehtävään osoittama, välittäjä tai muulla näihin verrattavalla tavalla järjestämä henkilö, liikenteenharjoittajana pidetään vuokralleantajan asemesta vuokralleantajaa.

6 §

Ilman liikennelupaa sallittu liikenne

Ilman liikennelupaa saa

1) suorittaa sairaankuljetusta valtion, kunnan, kuntayhtymän tai sairaalan hallinnassa olevalla sairausautolla,

2) suorittaa konsernin henkilökuljetuksia sen hallinnassa olevilla linja-autoilla.

6 a §

Liikennelupajärjestelmä

Luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittaminen on sallittu joukkoliikenneluvan, linjaliikenneluvan tai sairaankuljetusluvan nojalla.

Tämän pykälän 2 ja 3 momentissa mainituissa luvissa voidaan antaa oikeus harjoittaa liikennettä museoajoneuvolla.

8 §

Lupaviranomaiset

Sairaankuljetusluvan myöntää se lääninhallitus, jonka alueella liikenteen asemapaikka on.

9 b §

Sairaankuljetuslupan myöntämisen edellytykset

Sairaankuljetuslupa voidaan myöntää hakijalle, joka täyttää 9 §:n 1—3 momentissa säädetyt edellytykset. Lupaa myönnettäessä on myös otettava huomioon pääasiallisen toiminta-alueen kysyntä sekä sen yritystoiminnan tarkoituksenmukaisuus ja taloudelliset edellytykset, johon lupaa haetaan.

10 §

Liikenneluvan myöntäminen

Sairaankuljetuslupa on voimassa enintään viisi vuotta. Siinä on lisäksi vahvistettava liikenteen asemapaikka tai asemapaikat sekä aika, jona liikenne on viimeistään aloitettava, ja siihen voidaan liittää liikenteen asianmukaista hoitoa koskevia ehtoja.

11 §

Taksat

Liikenne- ja viestintäministeriö voi tarvittaessa vahvistaa sairaankuljetustaksan ja linjaliikenteen valtakunnallisen sarjalipputaksan.

20 §

Liikenneluvan peruuttaminen

Lupaviranomaisen on peruutettava oikeushenkilölle myönnetty sairaankuljetuslupa, jos yritys myydään tai muutoin vastikkeellisesti luovutetaan, ja lupaviranomaisen hyväksymä liikenteestä vastaava henkilö tällaisen luovutuksen yhteydessä tai sitä ennen on lakannut

taikka sen jälkeen lakkaa tosiasiallisesti hoitamasta hänelle tämän lain mukaan kuuluvia tehtäviä. Yritys katsotaan myydyksi tai vastikkeellisesti luovutetuksi, jos yrityksen osakkuuteen tai osakkeiden omistukseen perustuva määräämisvalta siirtyy tai on siirtynyt. Lupaa ei kuitenkaan peruuteta, jos ostaja tai muu siirronsaaja täyttää 9 §:n 1—3 momentin sairaankuljetusluvan saamisen edellytykset ja jos siirron kohteena lupa on myönnetty ennen 1 päivää maaliskuuta 1991.

27 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa luvanvaraista henkilöliikennettä ilman asianmukaista liikennelupaa tai kansainvälisten maantieliikennesopimusten edellyttämää kuljetuslupaa taikka rikkoo 5 §:n 2 momentin kieltoa, on tuomittava *luvattomasta henkilöliikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

28 §

Luvattoman kuljetuksen keskeyttäminen

Poliisimies voi keskeyttää kuljetuksen, jos kysymyksessä on luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittaminen ilman asianmukaista liikennelupaa, kansainvälisen sopimuksen edellyttämää lupaa tai kiellon vastaisesti tai ilman asiakirjaa taikka jos ajoneuvon kuljettaja ei voi esittää asiakirjaa, jonka mukana pitämiseen hänellä on tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten mukaan velvollisuus.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 21 päivänä huhtikuuta 2006

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Susanna Huovinen*

2.

Laki**luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15 päivänä helmikuuta 1991 annetun lain (343/1991) 6 a §:n 4 momentti, 13 §:n 2 ja 3 momentti, 16 §, 17 §:n 2 momentti ja 29 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 662/1994, sekä

muutetaan 1 §:n 1 momentti, 5 ja 6 §, 6 a §:n 1 ja 5 momentti, 8 §:n 4 momentti, 9 b §, 10 §:n 3 momentti, 11 §, 20 §:n 3 momentti, 27 §:n 1 momentti ja 28 §, sellaisina kuin niistä ovat 6 a §:n 1 ja 5 momentti, 8 §:n 4 momentti, 9 b §, 10 §:n 3 momentti, 11 § ja 28 § laissa 662/1994, 20 §:n 3 momentti laissa 91/1997, 5 ja 6 § laissa 1092/2002, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen tiellä.

Tätä lakia sovelletaan *linja-autolla ja sairausautolla harjoitettavaan* luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen tiellä. *Lain 2 §:n 4 kohtaa sovelletaan kuitenkin myös henkilöautolla taksiluvan nojalla harjoitettavaan liikenteeseen.*

5 §

5 §

Liikennelupa

Liikennelupa

Henkilöiden kuljettaminen tiellä autolla korvausta vastaan on ilman liikennelupaa kielletty lukuun ottamatta 6 §:ssä mainittuja kuljetuksia.

Korvausta vastaan tapahtuvaksi ei katsota yhden tai useamman matkustajan kuljettamista henkilöautolla vuorotteluperiaatetta noudattaen.

Jos henkilöitä kuljetetaan korvausta vastaan vuokratulla autolla, jonka kuljettajana toimii sen vuokralleantaja tai vuokralleantajan palveluksessa oleva taikka vuokralleantajan tehtävään osoittama, välittäjä tai

Henkilöiden kuljettaminen tiellä *linja-autolla tai sairausautolla* korvausta vastaan on ilman liikennelupaa kielletty lukuun ottamatta 6 §:ssä mainittuja kuljetuksia.

Henkilöiden kuljettaminen tiellä L_{5e}–L_{7e}-luokan ajoneuvoilla (kolmipyörä, kevyt nelipyörä, nelipyörä) korvausta vastaan on kielletty.

Jos henkilöitä kuljetetaan korvausta vastaan vuokratulla *linja-autolla tai sairausautolla*, jonka kuljettajana toimii sen vuokralleantaja tai vuokralleantajan palveluksessa oleva taikka vuokralleantajan teh-

muulla näihin verrattavalla tavalla järjestämä henkilö, liikenteenharjoittajana pidetään vuokralleottajan asemesta vuokralleantajaa.

Liikennelupa tarvitaan henkilöiden kuljetamiseen tiellä autolla korvausta vastaan myös silloin, kun sopimus kuljetuksen suorittamiseksi on tehty tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten kiertämiseksi taikka jos olosuhteet osoittavat sitä tarkoitetun.

6 §

Ilman liikennelupaa sallittu liikenne

Ilman liikennelupaa saa:

1) suorittaa sairaankuljetusta valtion, kunnan, kuntayhtymän tai sairaalan hallinnassa olevalla sairausautolla;

2) suorittaa kunnan järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteen kuuluvaa henkilöiden kuljetusta:

a) kunnan tai kuntayhtymän hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan; tai

b) kunnan tai kuntayhtymän palveluksessa olevan henkilön hallinnassa olevalla henkilöautolla silloin, kun kuljetus liittyy oleellisesti henkilön työtehtäviin ja ajokorvauksen määrä on työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen;

3) kuljettaa huollettavanaan olevan henkilön kouluun, työhön tai hoitolaitokseen tai vastaavaan ja takaisin, jos ajokorvauksena maksetaan enintään työ- tai virkaehtosopimuksen mukainen määrä;

4) suorittaa konsernin henkilökuljetuksia sen hallinnassa olevilla henkilö- ja linja-autoilla.

6 a §

Liikennelupajärjestelmä

Luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittaminen on sallittu joukkoliikenneluvan, linjaliikenneluvan, taksiluvan tai sairaankuljetusluvan nojalla.

tävään osoittama, välittämä tai muulla näihin verrattavalla tavalla järjestämä henkilö, liikenteenharjoittajana pidetään vuokralleottajan asemesta vuokralleantajaa.

6 §

Ilman liikennelupaa sallittu liikenne

Ilman liikennelupaa saa

1) suorittaa sairaankuljetusta valtion, kunnan, kuntayhtymän tai sairaalan hallinnassa olevalla sairausautolla,

2) suorittaa konsernin henkilökuljetuksia sen hallinnassa olevilla linja-autoilla.

6 a §

Liikennelupajärjestelmä

Luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittaminen on sallittu joukkoliikenneluvan, linjaliikenneluvan tai sairaankuljetusluvan nojalla.

Taksilupa oikeuttaa harjoittamaan tilausliikennettä ja ostoliikennettä yhdellä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Tilausliikenteenä saa harjoittaa myös linja-auto-, raide-, vesi- tai lentoliikennettä täydentävää, yleisesti käytävissä olevaa liikennettä.

Tämän pykälän 2—4 momentissa mainituissa luvissa voidaan antaa oikeus harjoittaa liikennettä museoajoneuvolla.

8 §

Lupaviranomaiset

Taksiluvan ja sairaankuljetusluvan myöntää se lääninhallitus, jonka alueella liikenteen asemapaikka on.

9 b §

Taksiluvan ja sairaankuljetusluvan myöntämisen edellytykset

Taksilupa voidaan myöntää hakijalle, joka täyttää 9 §:n 1—3 momentissa säädetyt edellytykset.

Taksiluvan hakija ja liikenteestä vastaava henkilö on katsottava ammattitaitoiseksi, jos:

1) hän on suorittanut hyväksytysti taksiliikenteen yrittäjäkurssin liikenneministeriön hyväksymässä oppilaitoksessa ja hänellä on käytännön kokemusta taksinkuljettajana; taikka

2) hän täyttää 9 §:n 5 momentissa säädetyt edellytykset.

Jos hakijoiden joukossa ei ole sellaista, joka täyttää 2 momentissa säädetyt edellytykset, lupa voidaan myöntää hakijalle, joka on suorittanut hyväksytysti 2 momentin 1 kohdassa säädetyt yrittäjäkurssin.

Taksilupaa myönnettäessä on otettava huomioon pääasiallisen toiminta-alueen kysyntä kokonaisuudessaan, eri asiakasryhmi-

(kumotaan)

Tämän pykälän 2 ja 3 momentissa mainituissa luvissa voidaan antaa oikeus harjoittaa liikennettä museoajoneuvolla.

8 §

Lupaviranomaiset

Sairauksetusluvan myöntää se lääninhallitus, jonka alueella liikenteen asemapaikka on.

9 b §

Sairauksetusluvan myöntämisen edellytykset

Sairauksetuslupa voidaan myöntää hakijalle, joka täyttää 9 §:n 1—3 momentissa säädetyt edellytykset. Lupaa myönnettäessä on myös otettava huomioon pääasiallisen toiminta-alueen kysyntä sekä sen yritystoiminnan tarkoituksenmukaisuus ja taloudelliset edellytykset, johon lupaa haetaan.

en tarpeet sekä sen yritystoiminnan tarkoituksenmukaisuus ja taloudelliset edellytykset, johon lupaa haetaan.

Liikenneministeriö voi vahvistaa taksiluvulle läänikohtaiset enimmäismäärät. Edellytyksenä on, että läänin alueella esiintyy jatkuvaa, taksitoiminnan vaarantavaa taksien ylitarjontaa. Liikenneministeriön päätös on voimassa korkeintaan kaksi vuotta kerrallaan.

Sairaankuljetuslupa voidaan myöntää hakijalle, joka täyttää 9 §:n 1—3 momentissa säädetyt edellytykset. Lupaa myönnettäessä on lisäksi otettava huomioon pääasiallisen toiminta-alueen kysyntä sekä sen yritystoiminnan tarkoituksenmukaisuus ja taloudelliset edellytykset, johon lupaa haetaan.

10 §

Liikenneluvan myöntäminen

Taksilupa ja sairaankuljetuslupa ovat voimassa enintään viisi vuotta. Niissä on lisäksi vahvistettava liikenteen asemapaikka tai asemapaikat sekä aika, jona liikenne on viimeistään aloitettava, ja niihin voidaan liittää liikenteen asianmukaista hoitoa koskevia ehtoja. Taksilupaan voidaan tarvittaessa lisäksi sisällyttää kalustoa koskevia ehtoja.

11 §

Taksat

Liikenneministeriö voi tarvittaessa vahvistaa *taksitaksan*, sairaankuljetustaksan ja linjaliikenteen valtakunnallisen sarjalipputaksan.

Kun sairausautoa käytetään muuhun kuin sairaankuljetukseen, kuljetuksesta saa periä enintään takseille vahvistetun taksan mukaisen maksun.

13 §

Luvanhaltijan velvollisuus harjoittaa liikennettä

10 §

Liikenneluvan myöntäminen

Sairaankuljetuslupa on voimassa enintään viisi vuotta. *Siinä* on lisäksi vahvistettava liikenteen asemapaikka tai asemapaikat sekä aika, jona liikenne on viimeistään aloitettava, ja *siihen* voidaan liittää liikenteen asianmukaista hoitoa koskevia ehtoja.

11 §

Taksat

Liikenne- ja viestintäministeriö voi tarvittaessa vahvistaa sairaankuljetustaksan ja linjaliikenteen valtakunnallisen sarjalipputaksan.

13 §

Luvanhaltijan velvollisuus harjoittaa liikennettä

Taksiluvan haltija on velvollinen pyydettäessä suorittamaan luvan mukaisen ajon, jollei ole voittamattomia esteitä tai muita päteviä syitä.

(kumotaan)

Asemapaikan poliisi voi tarvittaessa taksiluvan haltijoiden tai heidän enemmistöään edustavan yhteisön esityksestä vahvistaa ajovuorojärjestyksen, jota on noudatettava tilausliikennettä harjoitettaessa. Luvan haltija voi suorittaa häneltä ennalta tilatun ajon myös silloin, kun siihen ei ajovuorojärjestyksen mukaan ole velvollisuutta.

(kumotaan)

16 §

Tilausjärjestelmät ja taksiasemat

Jos tilauksia välitetään tilausliikennettä harjoittaville henkilöautoille taksiradiotilauskeskuksen kautta, on toiminnasta ilmoitettava keskuksen sijaintipaikan lääninhallitukselle.

Lääninhallitus voi tarvittaessa kieltää tilauskeskuksen toiminnan, jos:

1) keskuksen toimintaa ei ole järjestetty ympärivuorokautiseksi; tai

2) ennakkotilausten vastaanottoa ei ole järjestetty; taikka

3) keskus ei ole esittänyt toiminnastaan vastaavaa henkilöä.

Kielto on voimassa, kunnes puutteet on korjattu.

Lääninhallitus voi määrätä henkilöautoilla harjoitettavan tilausliikenteen hoidettavaksi taksiasemilta. Ajoja tulee odottaa taksiasemalla, silloin kun sellainen on.

17 §

Tavarankuljetus

*Tilausliikenteessä saa henkilöautolla kuljettaa kevyitä tavaralahetyksiä edellyttäen, ettei se häiritse luvan sisältämää henkilöku-
jetusvelvoitetta.*

20 §

Liikenneluvan peruuttaminen

Lupaviranomaisen on peruutettava oikeushenkilölle myönnetty *taksilupa* tai sairaankuljetuslupa, jos yritys myydään tai muutoin vastikkeellisesti luovutetaan ja lupaviranomaisen hyväksymä liikenteestä vastaava henkilö tällaisen luovutuksen yhteydessä tai sitä ennen on lakannut taikka sen jälkeen lakkaa tosiasiallisesti hoitamasta hänelle tämän lain mukaan kuuluvia tehtäviä. Yritys katsotaan myydyksi tai vastikkeellisesti luovutetuksi, jos yrityksen osakkuuteen tai osakkeiden omistukseen perus-

16 §

Tilausjärjestelmät ja taksiasemat

(kumotaan)

17 §

Tavarankuljetus

(kumotaan)

20 §

Liikenneluvan peruuttaminen

Lupaviranomaisen on peruutettava oikeushenkilölle myönnetty sairaankuljetuslupa, jos yritys myydään tai muutoin vastikkeellisesti luovutetaan, ja lupaviranomaisen hyväksymä liikenteestä vastaava henkilö tällaisen luovutuksen yhteydessä tai sitä ennen on lakannut taikka sen jälkeen lakkaa tosiasiallisesti hoitamasta hänelle tämän lain mukaan kuuluvia tehtäviä. Yritys katsotaan myydyksi tai vastikkeellisesti luovutetuksi, jos yrityksen osakkuuteen tai osakkeiden omistukseen perustuva määräämisvalta siir-

tuva määräämisvalta siirtyy tai on siirtynyt. Lupaa ei kuitenkaan peruuteta, jos ostaja tai muu siirronsaaja täyttää 9 b §:n 1? 3 momentin *taksiluvan ja sairaankuljetusluvan* saamisen edellytykset ja jos siirron kohteena oleva lupa on myönnetty ennen 1 päivää maaliskuuta 1991.

27 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa luvanvaraista henkilöliikennettä ilman asianmukaista liikennelupaa tai kansainvälisten maantieliikennesopimusten edellyttämää kuljetuslupaa, on tuomittava luvattomasta henkilöliikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

28 §

Luvattoman liikenteen keskeyttäminen

Poliisimies voi keskeyttää kuljetuksen, jos kysymyksessä on luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittaminen ilman asianmukaista liikennelupaa tai kansainvälisen sopimuksen edellyttämää lupaa tai asiakirjaa taikka jos ajoneuvon kuljettaja ei voi esittää asiakirjaa, jonka mukana pitämiseen hänellä on tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten mukaan velvollisuus.

29 §

Valtuutussäännös

Liikenneministeriö voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten luvan myöntämisen edellytysten täyttyminen osoitetaan, taksiliikenteen harjoittamisesta, 7 a §:ssä mainit-

tyy tai on siirtynyt. Lupaa ei kuitenkaan peruuteta, jos ostaja tai muu siirronsaaja täyttää 9 §:n 1—3 momentin sairaankuljetusluvan saamisen edellytykset ja jos siirron kohteena lupa on myönnetty ennen 1 päivää maaliskuuta 1991.

27 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa luvanvaraista henkilöliikennettä ilman asianmukaista liikennelupaa tai kansainvälisten maantieliikennesopimusten edellyttämää kuljetuslupaa *taikka rikkoo 5 §:n 2 momentin kieltoa*, on tuomittava luvattomasta henkilöliikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

28 §

Luvattoman kuljetuksen keskeyttäminen

Poliisimies voi keskeyttää kuljetuksen, jos kysymyksessä on luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittaminen ilman asianmukaista liikennelupaa, kansainvälisen sopimuksen edellyttämää lupaa tai *kiellon vastaisesti tai ilman* asiakirjaa taikka jos ajoneuvon kuljettaja ei voi esittää asiakirjaa, jonka mukana pitämiseen hänellä on tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten mukaan velvollisuus.

29 §

Valtuutussäännös

(kumotaan)

tujen Euroopan yhteisöjen asetusten soveltamisesta sekä valtionapujen hakemisesta, myöntämisestä, maksatuksesta ja käytön valvonnasta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 . _____