

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 161/2016 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mietinnön antamista varten. Asia on lisäksi lähetetty perustuslakivaliokuntaan ja talousvaliokuntaan lausunnon antamista varten.

Lausunnot

Asiasta on annettu seuraavat lausunnot:

- perustuslakivaliokunta PeVL 46/2016 vp
- talousvaliokunta TaVL 40/2016 vp

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylijohtaja Olli-Pekka Rantala, liikenne- ja viestintäministeriö
- hallitusneuvos, yksikön johtaja Laura Eiro, liikenne- ja viestintäministeriö
- hallitusneuvos Maija Ahokas, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Susanna Metsälampi, liikenne- ja viestintäministeriö
- lainsäädäntöneuvos Kirsi Miettinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- budjettineuvos Elina Selinheimo, valtiovarainministeriö
- neuvotteleva virkamies Markus Teräväinen, valtiovarainministeriö
- poliisitarkastaja Jari Pajunen, sisäministeriö
- hallitussihteeri Anu Kangasjärvi, sosiaali- ja terveysministeriö
- erityisasiantuntija Eija Laineenoja, työ- ja elinkeinoministeriö
- yli-insinööri Kaisa Mäkelä, ympäristöministeriö
- tietosuojavaltuutettu Reijo Aarnio, tietosuojavaltuutetun toimisto
- johtaja Laura Kuistio, Liikennevirasto
- osastopäällikkö Kimmo Pylväs, Liikenteen turvallisuusvirasto
- tieliikennejohtaja Marko Sillanpää, Liikenteen turvallisuusvirasto
- tutkimuspäällikkö Ari Ahonen, Kilpailu- ja kuluttajavirasto
- ylitarkastaja Satu Toepfer, Kilpailu- ja kuluttajavirasto
- poliisitarkastaja Kari Onninen, Poliisihallitus
- tarkastaja Riikka Mandelin-Hakala, Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

- tulliylitarkastaja Jarkko Fagerström, Tulli
- tarkastuspäällikkö Onni Kulla, Verohallinto
- ylitarkastaja Jarkko Mäki, Verohallinto
- lupapäällikkö Pasi Hautalahti, Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- johtaja Raine Hermans, Innovaatorahoituskeskus Tekes
- keskuksen päällikkö Reija Jääskeläinen, Kansaneläkelaitos
- yhteiskuntasuhde- ja ympäristöjohtaja Otto Lehtipuu, VR-Yhtymä Oy
- matkustajaliikennedivisioonan johtaja Maisa Romanainen, VR-Yhtymä Oy
- sopimuspäällikkö Kimmo Sinisalo, Helsingin seudun liikenne
- projektipäällikkö Jarkko Rantala, Lapin liitto
- liikenneasiantuntija Johanna Vilkuna, Suomen Kuntaliitto
- joukkoliikennejohtaja Sirpa Korte, Turun kaupunki
- toimitusjohtaja Taina Haapamäki, FLOU
- hallituksen puheenjohtaja Jukka Kuusisto, Helsingin Taksi-Data Oy
- toimitusjohtaja Timo Lönnberg, Kymenlaakson Taksi Oy
- toimitusjohtaja Juha Pentikäinen, Lähitaksi Oy
- toimitusjohtaja Sampo Hietanen, MaaS Global Oy
- toimitusjohtaja Jarmo Oksaharju, Matkahuolto Oy Ab
- yksikönpäällikkö Ilkka Lehtinen, OP Ryhmä
- toimitusjohtaja Vesa Tuunainen, Oulun Aluetaksi Oy
- toimitusjohtaja Pekka Möttö, Tuup Oy
- maajohtaja Joel Järvinen, Uber Finland Oy
- 2. varapuheenjohtaja Harri Pasanen, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- erikoistutkija Hanna Kalenoja, Autoalan Keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Mari Vasarainen, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- erikoistutkija Hanna Kalenoja, Autotuojat ry
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- lakimies Outi Aalto, Finanssialan Keskusliitto ry
- lakimies Elina Akaan-Penttilä, Invalidiliitto ry
- yhteiskuntasuhdejohtaja Laura Andersson, Invalidiliitto ry
- asiantuntija Kaisa Saario, Keskuskauppakamari
- toimitusjohtaja Matti Peltola, Koneyrittäjien liitto ry
- lakimies Timo Niemi, Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry
- tutkimuspäällikkö Juha Valtonen, Liikenneturva
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- toimitusjohtaja Pekka Aaltonen, Logistiikkayritysten Liitto ry
- kehitysjohtaja Markus Lassheikki, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- järjestöjohtaja Sari Kokko, Näkövammaisten liitto ry
- elinkeinopoliittinen asiantuntija Sauli Hievanen, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry
- puheenjohtaja Jarmo Jokilampi, Suomen Autokoululiitto ry
- johtaja Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toiminnanjohtaja Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto ry
- puheenjohtaja Lars Lindroos, Suomen Palvelutaksit ry
- toimitusjohtaja Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto ry

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

- lakiasioiden päällikkö Marko Lahtinen, Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry
- johtava asiantuntija Kyösti Orre, Yleinen Teollisuusliitto ry
- toiminnanjohtaja Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry
- taksiautoilija Ismo Hirvelä
- taksiautoilija Lauri Säynäjoki

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi liikennekaari, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla. Liikenteen palveluistuminen ja uudet palvelumallit ovat merkittäviä tekijöitä vastattaessa myös ilmastonmuutoksen haasteisiin, kun kuljetuskalustoa jaetaan ja käytetään tehokkaammin.

Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Liikennekaari parantaisi henkilö- ja tavaraliikenteen palvelutarjoajien kilpailukykyä. Asiakastarpeisiin ja -odotuksiin vastaavat uudistukset lisäisivät palveluiden kysyntää ja antaisivat yrityksille mahdollisuuksia kehittää uudenlaisia digitalisaation perustuvia palvelumalleja, jotka monipuolistaisivat kuljetusyrittäjyyttä. Liikennekaarella edistettäisiin innovaatio- ja palvelualustojen syntyä sektoreilla, joilla julkishallinnolla on rooli markkinoiden toimivuuden kannalta. Tällaisia sektoreita ovat esimerkiksi liikenne palveluna.

Liikennekaari edistäisi merkittävästi uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa luomalla edellytykset avoimen datan ja tietovarantojen paremman hyödyntämisen uusille liiketoimintatavoille. Liikennekaarella ehdotetaan avattaviksi liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot ja säädettäväksi lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Näin liikenteen palvelut olisivat mahdollisimman hyvin kaikkien tavoitettavissa ja myös taroituksenmukaisella tavalla yhdisteltävissä.

Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Liikennekaarella uudistettaisiin julkisesti tuettuja (valtio, kunnat, Kela) henkilökuljetuksia, joihin hallitusohjelmassa on tavoitteeksi asetettu kymmenen prosentin säästö vuodesta 2017. Uudistus henkilö- ja tavaraliikenteessä toteutettaisiin digitalisaatiota hyödyntämällä ja mahdollistamalla uudenlaiset, markkinaehtoiset ja innovatiiviset palvelukonseptit kehittämällä lainsäädäntöä. Samalla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Liikennepalvelujen ostot ja muu julkinen tuki liikennejärjestelmälle ovat valtion- ja kuntataloudessa merkittävä menoerä. Kun palveluja voitaisiin tarjota, yhdistellä ja käyttää monipuolisemmin ja tehokkaammin, voitaisiin saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjä. Esitys tukee hallitusohjelman tavoitteita kuntien kustannusten karsimisesta sekä kilpailukykyyn vahvistamisesta elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Esitys olisi ensimmäinen osa kolmessa vaiheessa toteutettavaa kaikkia liikennemuotoja koskevaa liikennemarkkinoiden sääntelyn kokonaisuudistusta. Ensimmäisessä vaiheessa muutokset kohdistuisivat pääosin tieliikenteen sääntelyyn. Ehdotetuilla muutoksilla tieliikenteen markkinoita koskeva lainsäädäntö lähentyisi muissa liikennemuodoissa jo voimassaolevaa sääntelyä. Ensimmäisen vaiheen esityksellä kevennettäisiin merkittäväällä tavalla tieliikenteen palveluiden tarjoamista koskevaa sääntelyä ja vähennettäisiin toimijoiden hallinnollista taakkaa. Esityksellä luotaisiin tasapuoliset toimintaedellytykset nykyisille ja uusille markkinoilla toimijoille.

Taksijärjestelmään ehdotetaan olennaisia muutoksia. Lupakiintiöstä luovuttaisiin ja nykymuotoista asemapaikka- ja enimmäishintasääntelyä muutettaisiin. Toimijoiden olisi ilmoitettava asemapaikkansa ja päivystysaikansa eli pääasiallinen toiminta-alueensa ja palveluaikansa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tarvittaessa antaa määräyksen taksiliikenteen palvelujen hinnoista, jos hinnat nousevat kohtuuttomiksi. Ammattimainen taksiliikenne jäisi luvanvaraiseksi, mutta autokohtainen taksilupa muutettaisiin toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi ja sen saamisedellytyksiä kevennettäisiin muun muassa poistamalla yrittäjäkoulutus- ja koevaatimus. Taksiryttäjään kohdistuvien kevennysten lisäksi taksinkuljettajaa koskevia vaatimuksia kevennettäisiin poistamalla koulutus- ja koevaatimukset. Niiden tilalle tulisi luvan haltijan velvollisuus huolehtia kuljettajien osaamisesta. Samalla ehdotetaan uusia säännöksiä taksimatrustajan turvallisuuden ja oikeuksien varmistamiseksi. Taksiliikennettä saisi harjoittaa myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija.

Joukko- ja tavaraliikenteen sääntelyyn ehdotetaan merkittäviä kevennyksiä. Pakollisesta yrittäjäkoulutusvaatimuksesta ehdotetaan luovuttavan. Kansallisia lisävaatimuksia poistettaisiin sieltä, missä toiminta perustuu EU-lainsäädäntöön. Henkilö- tai tavaraliikennelupaa ei edellytetäsi toimintaan traktoreilla, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kokonaismassaan liittyvä tavaraliikenteen luvanvaraisuuden raja nostettaisiin kahdesta tonnista 3,5 tonniin, mikä vaikuttaisi erityisesti pakettiautoilla harjoitettavaan toimintaan. Tavarankuljetus ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden kokonaismassa on yli kaksi tonnia mutta enintään 3,5 tonnia, edellyttäisi toimijan rekisteröitymistä Liikenteen turvallisuusvirastossa ylläpidettävään rekisteriin.

Henkilöliikenteessä poistettaisiin joukkoliikenteen harjoittajia koskenut kansallinen vaatimus erillisestä reitti- tai kutsuliikenneluvasta. Toimijan olisi kuitenkin ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, muutoksista ja lopettamisesta vähintään 60 päivää etukäteen. Kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyksiä kevennettäisiin ja selkeytettäisiin niin, että sääntely kohdistuisi entistä täsmällisemmin ammattimaiseen toimintaan.

Liikennelupien myöntäminen keskitettäisiin yhdelle valtakunnalliselle lupaviranomaiselle, Liikenteen turvallisuusvirastolle, josta tulisi myös tieliikenteen luparekisteriviranomainen. Samalla ehdotetaan, että lain myötä Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskusten) virkasuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat siirtyvät lain tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoon.

Esityksellä kumottaisiin taksiliikennelaki, joukkoliikennelaki, laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä ja laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä. Lisäksi muutettaisiin ajoneuvolakia, ajoneuvoliikennerekisterilakia, ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottami-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

sesta julkisissa hankinnoissa annettua lakia, harmaan talouden selvitysyksiköstä annettua lakia, lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annettua lakia, yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annettua lakia, rautatielakia ja tieliikennelakia. Samassa yhteydessä ehdotetaan kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettuun lakiin eräitä muutoksia.

Luonnos hallituksen esitykseksi on ollut käsiteltävänä lainsäädännön arviointineuvostossa, joka on antanut asiasta lausunnon. Lisäksi luonnosta hallituksen esitykseksi on käsitelty kuntatalouden ja -hallinnon neuvottelukunnassa ja kuntalain 11 §:n mukainen neuvottelu on käyty.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Tavoitteet

Nyt säädettävän lainsäädännön tavoitteena on uudistaa liikenteen ja kuljetusten toimintamalleja ja -järjestelmiä. Uudella lainsäädännöllä pyritään digitalisaatiota hyödyntäen parempaan resursien hallintaan, eri liikennemuotojen yhtäläiseen kohteluun ja liikenteen palvelujen tasapuoliseen saatavuuteen. Keskeisessä asemassa laissa ovat liikenteen palvelujen toteuttaminen, palveluja koskevat vaatimukset sekä niiden saatavuus.

Uudistukset on tarkoitettu toteuttaa kolmessa vaiheessa, ja nyt käsiteltävänä oleva hallituksen esitys käsittää uudistuksen ensimmäisen vaiheen, jolla muun muassa kumotaan takseja sekä henkilö- ja tavarankuljetuksia koskevat nykyiset lait.

Uudet liikkumismuodot

Valiokunta pitää hyvänä, että esityksellä pyritään luomaan suotuisa sääntely-ympäristö uusien digitalisaatiota hyödyntävien liikennepalvelujen ja liiketoimintamallien sekä liikenteen automaation kehittymiselle. Esityksessä esille tuodun vision mukaan tulevaisuuden liikennejärjestelmä koostuu palvelujen, tiedon ja infrastruktuurin yhteentoimivasta kokonaisuudesta, jossa markkinaehtoisesti tarjottavilla palveluilla on keskeinen rooli.

Uudenlaisten palvelujen edistämisen avulla voidaan pyrkiä lisäämään liikennesektorin tuottavuutta ja kilpailukykyä, turvaamaan käyttäjille laadukkaita, sujuvat ja yhteentoimivat liikkumismahdollisuudet sekä luomaan yrityksille kokonaan uusia liiketoiminta- ja vientimahdollisuuksia. Liikennejärjestelmän tehokkuuden lisääntymisellä ja muun muassa jakamistalouteen perustuvien ja erityisesti yksityisautoilua korvaavien palvelumallien yleistymisellä voi olla myös positiivisia ympäristövaikutuksia pidemmällä aikavälillä.

Liikenne palveluna (Mobility as a Service, MaaS) tarkoittaa sitä, että tietoa ja digitalisaatiota hyödyntämällä luodaan käyttäjien tarpeiden mukaisia ja myös eri liikennemuotojen osalta yhteentoimivia liikennepalveluja. MaaS-palvelujen avulla asiakas voi esimerkiksi hankkia päätelaitteeltaan kokonaisen eri liikennemuotoja yhdistävän matkaketjun yhdeltä välityspalvelun tarjoajalta,

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

tai hankkia kiinteähintaisen asiakaslähtöisen palvelupaketin, jolloin hänen käytössään on tietty hänen omia tarpeitaan vastaava määrä eri liikennemuotojen käyttöoikeutta. Valiokunta pitää MaaS-palvelujen helppokäyttöisyyttä yhtenä perusedellytyksenä näiden palvelujen yleistymiselle. MaaS-palvelujen avulla on myös mahdollista yhdistää älykkäästi eri ihmisten liikkumistarpeita yhteisiin kuljetuksiin, mikä voi luoda uusia mahdollisuuksia harvaan asutumpien alueiden liikkumistarpeiden täyttämiseen.

Valiokunta pitää hyvänä, että esityksessä on kautta linjan pyritty teknologianeutraalisuuteen. MaaS-palvelujen puitteissa on Suomessa jo nyt syntynyt uutta liiketoimintaa, ja toimintamalli on herättänyt myös huomattavaa kansainvälistä kiinnostusta. Valiokunta korostaa, että MaaS-palveluja ja -innovaatioita edistämällä Suomi voi pyrkiä saavuttamaan kansainvälisesti kehittäjän ja suunnannäyttäjän aseman, mikä voi tuoda suomalaisille yrityksille huomattavia uusia liiketoiminta- ja vientimahdollisuuksia ja tehdä Suomen houkuttelevammaksi myös ulkomaisten yritysten investointien kohteena. Valiokunta painottaa, että nämä mahdollisuudet tulee hyödyntää täysimääräisesti kehittämällä palveluja ja niitä koskevaa sääntelyä. Sääntelyn ennakoitavuus ja sääntelyn riittävä joustavuus ovat alaa koskevan investointihalukkuuden perusedellytyksiä. Sääntelyn tulee mahdollistaa tarpeen mukaan myös kehitteillä olevien uusien palvelujen ennakkoluuloton kokeileminen nykyisten järjestelmien rinnalla.

Valiokunta pitää hyvin tärkeänä, että sääntelyllä ja sen käytännön soveltamisella ei vaikeuteta myöskään uudenlaisen kuljettajaa avustavan tai ilman kuljettajaa toimivan ajoneuvoteknologian taikka muun liikenteen automaation kehittymistä ja käyttöönottoa. Nyt käsittelyssä olevan sääntelykokonaisuuden II ja III vaiheen sekä tieliikennelain kokonaisuudistuksen valmistelussa tulee erityisesti huolehtia siitä, että sääntely tukee kaikin tavoin tätä kehitystä.

Tietoteknologian ja digitaalisen tiedon saadessa jatkossa enemmän painoarvoa liikennejärjestelmän ja ajoneuvojen toiminnassa valiokunta pitää erityisen tärkeänä, että kaikessa palvelukehityksessä ja viranomaistoiminnassakin otetaan huomioon liikenneturvallisuuden, tietoturvallisuuden ja yksityisyyden suojan tarpeet. Myös nämä seikat on huomioitava keskeisesti liikenteen sääntelyn tulevaisuudistuksissa.

Esityksen liikennettä koskevien tietojen käytön edistämistä koskevalla sääntelyllä luodaan edellytyksiä tietoon perustuvalle liiketoiminnalle, helpotetaan markkinoille tuloa ja lisätään asiakkaiden valinnanmahdollisuuksia. Valiokunta pitää esityksen liikennettä koskevien tietojen avoimuutta ja lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta koskevia ehdotuksia ensiarvoisen tärkeinä MaaS-palvelujen kehittymisen nopeuttamiseksi. Tästä syystä valiokunta on aikaistanut näiden säännösten voimaantuloa esityksessä ehdotetusta.

Ammattimaisen liikenteen määritelmä

Asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota ammattimaisen kuljettamisen määritelmään. Sekä talousvaliokunnan että liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijakuulemisissa osa asiantuntijoista on pitänyt ammattimaisen liikenteen määritelmässä korvausta vastaan -edellytyksen rinnalla käytettyä tulonhankkimistarkoituksen kriteeriä ongelmallisena. Talousvaliokunta on kuitenkin lausunnossaan myös viitaten verotuksen lähtökohtiin päätenyt johtopäätökseen, että kor-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

vausta vastaan -kriteeri yhdessä tulonhankkimistarkoitus-käsitteen kanssa varmistaa parhaiten sen, ettei esitys merkitse tiukennusta nykytilaan muun muassa kimppakyytien osalta.

Korvauksen periminen on perusedellytys sille, että liikenteen harjoittamista voidaan pitää ammattimaisena. Tämän lisäksi esityksen mukaan tulee arvioida, tapahtuuko korvauksen maksaminen liikenteenharjoittajan tulojen hankkimisen tarkoituksessa. Tulonhankkimistarkoitus on jo tällä hetkellä sekä joukkoliikennelain että taksiliikennelain käsitteistöön kuuluva kriteeri. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa kyseistä käsitettä ei käytetä, mutta asetuksessa ei myöskään ole selkeää yhtenäistä määritelmää, joka kattaisi sekä henkilö- että tavarankuljetukset. Liikenne- ja viestintäministeriön antaman selvityksen mukaan tulonhankkimistarkoitus-käsite on suomalaisessa ammatiliikennelainsäädännössä jo käytössä, ja sen säilyttäminen yhdessä korvausta vastaan -kriteerin kanssa turvaa nykyisen käytännön säilymisen esimerkiksi kimppakyytien osalta.

Esityksen tarkoituksena ei ole laajentaa vallitsevaa nykytilaa sen osalta, mitä katsotaan luvanvaraisuudesta vapaaksi toiminnaksi, vaan säilyttää voimassa oleva tila. Näin ollen esimerkiksi kuljetusta edeltävä kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla antaisi jatkossakin oletaman siitä, että kyseessä on ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää ammattimaisen kuljettamisen määritelmää sen keskeisyyden vuoksi erittäin tärkeänä. Lähtökohtaisesti valiokunta katsoo, että nyt säädettävän lainsäädännön tulee olla mahdollistavaa, mutta sen on myös varmistettava harmaan talouden torjunta ja sääntelyn tasapuolisuus eri toimijoiden kannalta. Määritelmän tulee siten olla sellainen, että rajanveto yksityisen toiminnan ja ammattimaisen liikenteen välillä voidaan tehdä niin selkeästi kuin mahdollista.

Ammattimaisen liikenteen harjoittamisella toimija pyrkii hankkimaan voittoa ja kartuttamaan tuloja, useimmiten tarkoituksena elättää itseään. Voiton tuottaminen ja tulon hankkiminen ovat siten elinkeinotoiminnan ja ammattimaisen liikenteen keskeisiä piirteitä. Ammattimainen liikenne kuuluu elinkeinon harjoittamisen piiriin, mutta siihen voi sisältyä myös sellaista liikenteen harjoittamiseen kuuluvaa toimintaa, josta ei makseta suoranaista ja välitöntä korvausta. Tällaista voi olla esimerkiksi liikenne, jossa taksiajoneuvo palaa tyhjänä kuljetettuaan asiakkaan tämän pyytämään osoitteeseen ja tavaraliikenteessä ajoneuvon palatessa tyhjänä suoritettuaan kuljetuksen. Toinen asia on, että elinkeinon harjoittaja on saattanut laskea esimerkiksi tällaisesta paluuliikenteestä aiheutuvat kustannukset yleisiin elinkeinon harjoittamisen kustannuksiin ja ottanut nämä kustannukset huomioon tarjotun palvelun kokonaishinnan määrittelyssä.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (1071/2009) mukaan maanteiden henkilöliikenteen ammatia harjoittava toimija voi olla joko voittoa tavoitteleva tai voittoa tavoittelematon luonnollinen tai oikeushenkilö. Tulkintaa ammattimaisuuden käsitteeseen voidaan hakea lisäksi oikeuskäytännöstä. Helsingin hovioikeus on arvioinut voimassa olevan taksiliikennelain 3 §:n mukaista ammattimaisuuden käsitettä. Hovioikeus on mm. katsonut, että kuljetusten tarjoaminen julkisella paikalla tai internetsivuilla osoittaa suunnitelmallisuutta ja ansaintatarkoitusta, joka viittaa ammattimaisuuteen. Ammattimaisuuden käsitettä on arvioitu myös muiden sektoreiden lainsäädäntöä koskeissa ratkaisuissa. Esimerkiksi vaihto-oppilastoimintaan liittyen hallinto-oikeus on mm. katsonut, että kun oppilailta perityillä maksuilla pyrittiin kattamaan kaikki toiminnasta aiheutuneet kulut, oli toiminta taloudelliseen tulokseen tähtäävää, vaikka toiminnan tarkoituksena ei ol-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

lut voiton tavoittelu. Korkein hallinto-oikeus yhtyi hallinto-oikeuden perusteluihin eikä muuttanut tuomiota. Näin ollen lähtökohtana voidaan pitää, että kuljetuksesta aiheutuvien välittömien kulujen yli menevä korvaus viittaisi korvausta vastaan tapahtuvaan kuljetustoimintaan.

Valiokunta korostaa, että esityksessä käytetty tiellä tapahtuvan ammattimaisen kuljettamisen määritelmä ei estä kimppakyytejä, naapuriapua tai muuta vastaavaa toimintaa, jolla ei vaikuteta liikennemarkkinoihin eikä toiminnan tarkoituksena ole kiertää veroja. Valiokunta on tarkoin harkinnut eri vaihtoehtoja ammattimaisen liikenteen määritelmälle. Mikäli tulonhankkimistarkoituksena poistettaisiin määritelmästä, laissa tulisi säätää nimenomaiset poikkeukset kimppakyytejä ja muita vastaavia kuljetuksia varten. Poikkeussäännöksiä tulee kuitenkin soveltaa suppeasti, ja erilaisten tilanteiden moninaisuudesta johtuen tulkinnanvaraisuutta olisi hyvin vaikea välttää. Tämä voisi aiheuttaa sen, että tavanomaisille kansalaisyhteiskunnan joustaville sosiaalisille toimintatavoille asetettaisiin tarpeettomia rajoituksia. Kun tämän kaltaisissa kyydeissä ei ole kyse elinkeinon harjoittamisesta, niiden tarkoituksena ei ole hankkia tuloa huolimatta siitä, että niissäkin voidaan maksaa jonkinlaista korvausta. Tällöin sallitun korvauksen suuruus määräytyy kuljetuksesta syntyvien kustannusten mukaisesti. Kimppakyydissä kyydin tarjoaja voi saada korvausta esimerkiksi polttoainekustannuksista, ja varsinkin toistuvassa toiminnassa voi olla sallittua myös jonkinasteinen korvaus esimerkiksi huoltokustannuksista ja ajoneuvon vakuutuksista. Tällaisissa tapauksissa yhteensä maksettujen korvausten tulee kuitenkin pysyä kokonaiskustannusten puitteissa eikä niiden tule tuottaa voittoa.

Hallituksen esityksen mukainen määritelmä, jossa ammattimaista kuljettamista on sekä henkilöiden että tavaroiden kuljettaminen tiellä, silloin kun se suoritetaan korvausta vastaan ja selkeästi tulonhankkimistarkoituksessa, turvaa valiokunnan käsityksen mukaan sekä harmaan talouden torjunnan että nykykäytännön jatkumisen kimppakyytien ja muiden vastaavien kuljetusten osalta. Valiokunta katsoo, että määritelmän käytännön toimivuutta tulee kuitenkin seurata tarkkaan jatkossa. Tämän vuoksi valiokunta esittää asiasta eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavaa lausumaa:

2. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto arvioi tiellä tapahtuvan ammattimaisen kuljettamisen määritelmää erityisesti harmaan talouden torjunnan osalta ja tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin liikennemarkkinoiden terveen ja tasapuolisen toimintaympäristön turvaamiseksi.

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

Valiokunta pitää lähtökohtaisesti hyvänä, että esityksellä pyritään yhtenäistämään ja keventämään ammattimaisten tiekuljetusten lupamenettelyjä ja edistämään kilpailua muun muassa helpottamalla kuljetusmarkkinoille pääsyä. Laista on muun muassa karsittu sellaista sääntelyä, jota voimassa olevat EU-säännökset eivät edellytä. Esityksen mukaan esimerkiksi niin sanottua yrittäjäkoetta varten käytävä koulutus ei jatkossa enää olisi pakollinen. Valiokunnan näkemyksen mukaan esitys vähentää kokonaisuutena merkittävästi alan toimijoiden hallinnollista taakkaa.

Valiokunta pitää tärkeänä, että myös lupasääntelyn käytännön soveltamisessa kiinnitetään erityistä huomiota eri toimijoiden tasavertaiseen asemaan ja markkinoiden tasapuolisiin kilpailu edellytyksiin. Sääntelyn keventämisestä huolimatta esityksessä on säilytetty ja luotu rakenteita

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

erilaisten väärinkäytösten ja markkinahäiriöiden ehkäisemiseksi. Valiokunta korostaa, että tehokkaalla viranomaisvalvonnalla, valvonnan resursoinnilla ja muun muassa uusia digitaalisia valvontamenettelyjä kehittämällä tulee varmistaa, ettei sääntelyn myötä synny harmaaseen talouteen tai muihin väärinkäyttöihin liittyviä epäkohtia.

Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille huoli siitä, että esitys mahdollistaisi lupavaatimusten kiertämisen luovuttamalla liikennelupaa koskeva asiakirja sellaisen toimijan käyttöön, joka ei täytä luvan saamisen edellytyksiä. Valiokunta ei yhdy tähän näkemykseen, sillä tämän kaltaisesa liikenteen harjoittamisessa on selkeästi kyse luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta.

Tavaraliikenteen luvanvaraisuuteen nykyisin kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetuissa laissa (693/2006, jäljempänä tavaraliikennelaki) säädetyistä tai vastaavista poikkeuksista luvanvaraisuuteen säädettäisiin jatkossa valtioneuvoston asetuksella. Valiokunta toteaa, että asetuksen valmistelussa on keskeisesti kiinnitettävä huomiota siihen, ettei säädettävillä poikkeuksilla aseteta kuljetusmarkkinoiden toimijoita perusteettomasti erilaiseen asemaan.

Liikennepalvelujen tasapuolisen saatavuuden varmistamiseksi valiokunta toteaa, että keventyvän lupa- yms. sääntelyn toimeenpanossa ja valvonnassa sekä uusien palvelujen kehittämisessä tulee erityisesti huolehtia liikkumispalvelujen esteettömyydestä ja erityisryhmien liikkumistarpeista.

Voimassa olevan tavaraliikennelain mukaan kaikki ammattimainen tavaroiden kuljettaminen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2 000 kiloa, edellyttää tavaraliikennelupaa. Esityksen mukaan tavaraliikennelupavaatimuksen ajoneuvon kokonaismassaa koskeva raja nostettaisiin koskemaan yli 3 500 kilon ajoneuvoja, mikä käytännössä poistaisi muun muassa ammattimaisilta pakettiautotavarankuljetuksilta luvanvaraisuuden. Asiantuntijakuulemisessa osa asiantuntijoista on kannattanut ehdotusta tavaraliikenteen kilpailua lisäävänä ja kuljetusalalle tulon kynnystä alentavana tekijänä. Osa asiantuntijoista taas on vastustanut lupavaatimuksen poistamista ja katsonut, että ehdotus voisi lisätä harmaata taloutta ja vääristää kuljetusmarkkinoiden kilpailua. Lisäksi eräissä lausunnoissa on ehdotettu pakettiautoille taksiliikennelupaan verrattavissa olevaa pakettiautoliikennelupaa.

Tavarankuljetuksia pakettiautoilla hoitavien tulee esityksen mukaan rekisteröityä Liikenteen turvallisuusvirastoon ja ajoneuvojen tulee olla rekisteröityjä ajoneuvoliikennerekisteristä annetuissa laissa (541/2003) tarkoitettuun rekisteriin. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan ajoneuvoliikennerekisteriin merkitään myös tieto ajoneuvon mahdollisesta käytöstä ammattimaiseen liikenteeseen. Valiokunta on kuitenkin lisännyt lakiin nimenomaisen veloitteen siitä, että ajoneuvon käytöstä ammattimaisessa liikenteessä tulee rekisteröinnin yhteydessä tehdä rekisteriin ilmoitus ajoneuvon käytöstä luvanvaraiseen liikenteeseen. Lisäksi pakettiautoihin sovelletaan valiokunnan saaman selvityksen mukaan myös kabotaasia koskevia säännöksiä, vastaavalla tavalla kuin raskaampiinkin ajoneuvoihin. Valiokunta toteaa, että edellä mainittu esityksessä tehty ehdotus on linjassa EU-lainsäädännön kanssa, koska EU:n liikenteenharjoittaja-asetus 1071/2009 edellyttää lupaa vain tavarankuljetusajoneuvoilta, joiden suurin sallittu kokonaismassa on vähintään 3 500 kiloa.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Saadun selvityksen mukaan tällä hetkellä Suomessa rekisteröidyistä 310 000 pakettiautosta vain noin 6 500 toimii luvanvaraisessa tavaraliikenteessä. Valiokunta katsoo, että lupavaatimuksen poistamisella voidaan helpottaa erityisesti harvaanasutumpien alueiden tavarankuljetustarpeita, jos pakettiautoja saadaan kevyempien vaatimusten kautta hoitamaan tavarankuljetuksia näillä alueilla nykyistä enemmän. Valiokunta korostaa kuitenkin voimakkaasti, että ehdotus ei saa johdattaa harmaan talouden lisääntymiseen tai markkinoiden kilpailun vääristymiseen. Tämä vaatii muun muassa rekisteröitymistä koskevan valvonnan toimivuutta ja lain käytännön toimivuuden tehokasta seurantaa.

Traktorit

Voimassa olevan tavaraliikennelain mukaan tavaraliikennelupavaatimus koskee myös traktoreita. Esityksen mukaan tavaraliikennelupaa ei kuitenkaan enää edellytettäisi Suomen sisäisissä tavarankuljetuksissa sellaisilta traktoreilta, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h. Ehdotuksen EU:n sääntelyn mukaisuudesta on asiantuntijakuulemisessa tuotu esille toisistaan poikkeavia näkemyksiä.

Kokonaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 40 km/h, ja tavaraliikenteessä lupaa vaaditaan kyseisessä asetuksessa vain yli 3 500 kilon ajoneuvoilta. Lisäksi asetuksen mukaan liikennelupavaatimuksesta voidaan kansallisesti vapauttaa sellainen kansallinen liikenne, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi. Esittelevä ministeriö on erityisesti tuonut esille, että edellä mainittu ehdotus traktoreiden lupavaatimuksen kaventamisesta on asetuksen mukainen sillä perusteella, että traktoreilla tavaraa kuljetetaan pääasiassa vain lyhyitä matkoja.

Maansiirtokuljetuksia on tonnimäärien perusteella arvioituna merkittävä osa koko kuljetusmarkkinoiden volyyminä. Osa asiantuntijoista on tuonut esille, että traktoreilla on hyvin keskeinen asema varsinkin maansiirtokuljetuksissa muun muassa ajoneuvojen lukumäärän perusteella arvioituna. Lisäksi on tuotu esille, että lupavaatimusten poistaminen saattaisi lisätä tavaroiden traktorikuljetuksia nykyisestä ja heikentää liikenneturvallisuutta ohitustarpeiden lisääntyessä. Traktorikuljetusten kokonaistonnimääristä tai markkinaosuudesta ei kuitenkaan valiokunnan saaman selvityksen mukaan ole saatavissa yksiselitteisiä tilastoja.

Lähtökohtaisesti valiokunta kannattaa yleisesti lupavaatimusten keventämistä ja hallinnollisen taakan vähentämistä EU-sääntelyn tämän mahdollistaessa siltä osin, kun tällä ei ole eriarvoistavia vaikutuksia liikennemarkkinoiden toimijoihin eikä sääntelyn keventäminen vaikuta negatiivisesti harmaan talouden ehkäisemiseen.

Valiokunta pitää selvänä, että traktorikuljetukset eivät ole kilpailukykyisiä pidemmillä kuljetusmatkoilla ja traktorikuljetusten enimmäiskuorma on olennaisesti pienempi kuin rekkakuljetuksilla. Traktorit eivät siten kokonaisuutena arvioiden kilpaile selkeästi samassa kuljetusmarkkinassa raskaiden ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien kanssa. Näin ollen valiokunta katsoo esittelevältä ministeriöltä saamansa perusteellisen selvityksen pohjalta, että traktorien lupavaatimuksen poistamisella on vain vähäisiä vaikutuksia kuljetusmarkkinoihin ja ehdotuksen voidaan siten katsoa olevan myös EU-asetuksen mukainen. Hallituksen esityksessä esille tuoduilla perusteilla ja

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää näin ollen perusteltuna, että traktorikuljetukset enintään 60 km/h kulkevilla traktoreilla vapautetaan luvanvaraisuudesta esityksessä ehdotetulla tavalla.

Valiokunta kuitenkin korostaa, että edellä mainitun traktoreita koskevan sääntelyn vaikutuksia erityisesti liikenneturvallisuuteen, mutta myös sen vaikutuksia kuljetusmarkkinoiden kilpailuun, tulee seurata tiiviisti ja tarvittaessa ryhtyä viipymättä toimenpiteisiin sääntelyn muuttamiseksi.

Taksiliikenne

Keskeistä uuden lain taksiliikennettä koskevassa määritelmässä on ammattimainen henkilöiden kuljettaminen tiellä sekä se, että sitä saadaan harjoittaa määritelmässä mainituilla ajoneuvoilla ja laissa erikseen säädetyillä luvilla. Taksiliikenne määritellään ammattimaiseksi henkilöiden kuljettamiseksi tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä. Muilla ajoneuvoilla suoritettu henkilöliikenne ei ole taksiliikennettä. Taksina voivat nyt säädettävän lain mukaan toimia edellä mainitut ajoneuvot, eikä toiminta ole sidottu ajoneuvon vaan toiminnan oikeuttavaan lupaan. Yhden luvan perusteella voidaan siten harjoittaa liikennettä useammalla ajoneuvolla. Huomionarvoista on, että taksiliikennettä saa harjoittaa taksiliikenneluvan lisäksi myös henkilö- tai tavaraliikenneluvalla, kun näiden viimeksi mainittujen lupien haltija on ilmoittanut Liikenteen turvallisuusvirastolle harjoittavansa taksiliikennettä.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että esityksessä ei ole rajattu taksiliikennelupavaatimuksen piiristä esimerkiksi majoitus- ja matkailutoimintaan liittyviä pienimuotoisia asiakkaiden kuljetuksia. Lupavaatimuksen laaja-alaisuuden puolesta voidaan nähdä puhuvan ainakin sen seikan, että taksiliikennelupien saaminen ja lupia koskevat velvoitteet helpottuvat esityksen myötä olennaisesti. Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että lainsäädäntökokonaisuuden II vaiheessa ennen tämän lain voimaantuloa on tarpeen arvioida, tulisiko lupavaatimukseen lisätä jonkinlainen rajanveto sellaista toimintaa varten, jossa henkilöiden kuljettaminen on vain hyvin pieni osa jotain kokonaan muuta palvelukokonaisuutta.

Esityksellä vähennetään taksiliikenteen sääntelyä erityisesti lupakiintiöjärjestelmän osalta. Nykyistä taksilupajärjestelmää on pidetty alalle tuloa voimakkaasti rajoittavana, kankeana ja lupaviranomaisia paljon työllistävänä. Taksiliikenteen suurimmat muutokset ovatkin lupakiintiöjärjestelmästä luopuminen ja asemapaikka- ja enimmäishintasääntelyn muuttaminen. Muun muassa taksiliikenteen palvelun laatua, kuljettajan lupavaatimuksia ja hinnoittelua koskevalla sääntelyllä pyritään ehkäisemään haittavaikutuksia, joita muissa maissa on esiintynyt taksimarkkinoiden vapauttamisen yhteydessä. Nyt ehdotetun taksijärjestelmän on arvioitu edistävän resurssien tehokasta käyttöä ja helpottavan kuljetusten yhdistämistä.

Valiokunnan suorittamassa laajassa asiantuntijakuulemisessa uudistuksia on sekä kannatettu että vastustettu. Osittain kannat ovat puoltaneet muutoksia ja niissä on katsottu, että uudistukset mahdollistavat taksipalvelujen kehittämisen ja resurssien paremman hyödyntämisen. Toisaalta on myös kannettu huolta siitä, että nykyisen järjestelmän vahvuudet menetetään tietyiltä osin. Huolta on erityisesti kannettu taksien saatavuudesta haja-asutusalueilla ja taksipalvelujen korkean laadun säilymisestä.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Perustuslakivaliokunta on aikaisemmin pitänyt lupakiintiöitä niiden elinkeinonvapautta rajoittavasta merkityksestä huolimatta hyväksyttävänä. Nyt käsiteltävänä olevasta hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossa perustuslakivaliokunta on katsonut, että määrällisistä rajoituksista luopumista voidaan pitää valtiosääntöoikeudellisesti perusteltuna.

Talousvaliokunta on lausunnossaan pitänyt esityksen muutoksia edellytyksenä kilpailullisempaan toimintaympäristöön siirtymiselle kuitenkin myös kantaen huolta mahdollisista muutoksen aiheuttamista ongelmatilanteista.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää esityksen tavoitteita oikeansuuntaisina. Valiokunta kiinnittää huomiota asiantuntijakuulemisessa esitettyihin huoliin ja katsoo, että uudistusten vaikutuksia tulee tarkoin seurata, jotta vältetään mahdollisesti syntyviltä markkinahäiriöiltä ja jotta uudistukset tosiasiallisesti edistävät resurssien tehokasta käyttöä ja helpottavat kuljetusten yhdistämistä. Valiokunta kiinnittää myös huomiota matkustajan turvallisuuteen ja kuluttajansuojaan liittyviin näkökohtiin. Taksien saatavuus tasapuolisesti koko maassa, myös haja-asutusalueilla, on tärkeää jatkossakin, kun asemapaikkasääntelystä luovutaan. Valiokunta korostaakin, että taksipalvelujen saatavuutta on tarkoin seurattava ja tarvittaessa puututtava lainsäädännöllisin keinoin mahdollisten ongelmien korjaamiseksi.

Hallituksen esityksen mukaan taksiliikennettä saa harjoittaa myös henkilö- ja tavaraliikenneluvalla, joiden voimassaoloaika on 10 vuotta. Valiokunta pitää tarkoituksenmukaisena, että kaikki luvanvaraisen tieliikenteen luvat ovat yhtenäisesti voimassa 10 vuotta, ja on sen vuoksi muuttanut taksiliikenneluvat määräaikaiseksi. Muutosta selostetaan tarkemmin jäljempänä mietinnön yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset. Taksikuljetuksilta edellytetään yleisesti korkeaa tasoa ja tätä odotetaan myös taksin kuljettajilta. Taksien luotettavuuden tulee olla korkealla tasolla, koska taksia käyttävät laajalti sellaiset asiakasryhmät, jotka ovat erityispalvelun tarpeessa. Suuri osa koulukuljetuksista toteutetaan nykyään taksiliikenteen turvin samaten kuin suuri osa Kansaneläkelaitoksen kuljetuksista. Tämän lisäksi esteettömyydellä on huomattava merkitys suurelle osalle taksien asiakkaista.

Taksinkuljettajille asetettavat vaatimukset ovat omiaan takaamaan asiakkaiden turvallisen matkanteon. Taksinkuljettajalta edellytetään jatkossakin ajotaitoa ja henkilökohtaista soveltuvuutta. Uuden järjestelmän mukaan tästä vastaa taksiluvan haltija. Näin taksiluvan haltija vastaa siitä, että kuljettajalla on taksinkuljettajan ajolupa, ja siitä, että kuljettajalla on tarvittava taito ja osaaminen. Kuljettajan tulee varmistaa matkustajan turvallinen ajoneuvoon tulo ja siitä poistuminen sekä tarjota asiakkaan tarvitsemaa apua. Tämän vuoksi kuljettajalla on oltava riittävä vuorovaihtus- ja kielitaito, mikä edellyttää, että hän taitaa ainakin toisen kansalliskielen. On tärkeää, että kuljettaja osaa ottaa huomioon myös matkustajan mahdollisista toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet.

Valiokunta pitää tärkeänä, että taksinkuljettajalla on riittävä paikallistuntemus, jotta hän voi hoitaa kuljetuksen esityksessä edellytetyllä tavalla asiakkaalle edullisimman vaihtoehdon mukaisesti.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Taksin kuljettaminen on palveluammatti, jossa asiakkaan ja palvelun tarjoajan välinen luottamus on erittäin tärkeää. Voimassa olevassa laissa taksinkuljettajalle on säädetty nimenomainen vaito-olovelvollisuus, mutta valiokunta pitää perusteltuna, että kyseisestä sääntelystä luovutaan esityksen mukaisesti. Valiokunta kuitenkin painottaa, että taksiluvan haltijoiden tulee huolehtia taksinkuljettajan perehdyttämisessä siitä, että kuljettajat ymmärtävät toiminnan luonteen vaativan myös sitä, että asiakkaiden asiat säilyvät kaikilta osin luottamuksellisina. Tähän tulee kiinnittää huomiota myös valiokunnan lakiin lisäämässä Liikenteen turvallisuusviraston järjestämässä taksinkuljettajan kokeessa.

Valiokunta pitää taksinkuljettajaa koskevia vaatimuksia keskeisinä taksiliikenteelle ja katsoo sen vuoksi, että on tärkeää vaatia taksinkuljettajalta Liikenteen turvallisuusviraston järjestämän kokeen suorittamista. Valiokunta painottaa, että taksiliikenteen harjoittaja on vastuussa siitä, että kuljettajalla on tarvittava osaaminen. Liikenteen turvallisuusviraston järjestämän kokeen tarkoituksena on selvittää jo ajoluvan hakemisen yhteydessä, että kuljettajalla on edellytykset huolehtia asiakkaiden turvallisuudesta ja ottaa huomioon matkustajien mahdolliset toimintarajoitukset ja että kuljettajalla on riittävä paikallistuntemus. Koetta selostetaan tarkemmin mietinnön yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Taksien tunnistettavuus. Hallituksen esityksen III osan 1 luvun 2 §:ssä säädetään taksiliikennettä koskevista velvollisuuksista. Pykälän mukaan luvan haltija vastaa ja huolehtii muun muassa siitä, että matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi. Tämä säännös on välttämätön, jotta asiakas voi varmistua siitä, että kyse on virallisesta taksiliikenteestä. Tämä on asiakkaan kannalta tärkeää, koska taksiliikennettä koskevat määrätyt laatuvaatimukset ja asiakas voi siten luottaa tilaamaansa tai ottamaansa kuljetukseen ja sen laatuun. Laissa nimenomaisesti säädetty tunnistettavuutta helpottavat vaatimukset ovat omiaan vakuuttamaan ajoneuvossa olevaa asiakasta siitä, että kyse on taksiliikenteestä.

Valiokunta korostaa, että taksiliikennettä suorittavan ajoneuvon pitää olla asiakkaan tunnistettavissa. Perinteisiä ja osittain kansainvälisiä taksin tunnisteita ovat taksivalaisin eli niin sanottu taksikupu, auton väritys tai muu vastaava merkitseminen. On tärkeää, että liikenne- ja viestintäministeriö huolehtii siitä, että esimerkiksi ajoneuvolain tulevien muutosten yhteydessä tai alemmanasteisella sääntelyllä säädellään mahdollisesti käytettävistä taksitunnisteista. Valiokunta katsoo, että lailla, asetuksella tai Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä mahdollisesti luvanhaltijoille pakolliseksi säädettävän taksitunnisteiden käytön tulee olla kiellettyä muilta kuin taksiliikenteen harjoittamiseen oikeutetun luvan haltijoilta. Lisäksi valiokunta pitää taksikupua sellaisena kansainvälisestikin yleisenä taksiin yhdistettävänä ja luottamusta herättävänä tunnisteena, että sen osalta on välttämätöntä, ettei taksikupua saa missään tilanteissa käyttää kukaan muu kuin taksiliikenteeseen oikeuttavan luvan haltija. Valiokunta korostaa, että taksikuvun käytön edellä mainitusta kiellosta tulee säätää nimenomaisesti esimerkiksi ajoneuvolain uudistuksen yhteydessä.

Taksipalvelujen hinnoittelu. Hallituksen esityksen myötä hintasääntely muuttuu. Mikäli hinnoittelun osalta todetaan olevan merkittäviä ongelmia, Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksiliikenteen palvelun kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän taksiliikenteen palvelusta on sovittava nimenomaisesti. Lisäksi virasto voi esityksen mukaan asettaa tietyin edellytyksin taksiliikenteen enimmäishinnan. Säännösten tarkoituksena on estää epäsuotuisa hintojen kehitys markkinoilla.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Valiokunta pitää hyvänä, että henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tietoa matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen.

Hintatietojen on oltava helposti matkustajan havaittavissa. Valiokunta pitää säännöstä keskeisenä taksipalvelujen hinnoittelun osalta ja korostaa, että tämä säännös ei toteudu, ellei matkustajalla ole hintatietoja nähtävillä joko auton ulkopuolella ikkunasta tai viimeistään takapenkiltä auttoon istuutuessaan. Luvan haltijan ei myöskään voida katsoa täyttäneen velvollisuuttaan antaa matkustajalle tietoa matkan kokonaishinnasta tai sen määräytymisestä, elleivät hintatiedot ole edellä mainituin tavoin havaittavissa.

Taksamittari. Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että ajoneuvolakiin tehdään taksamittaria koskevia muutoksia. Valiokunta pitää esityksen tavoin välttämättömänä, että silloin, kun matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraisessa henkilöliikenteessä on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojaus tason tasoa. Tämä on tarpeen ensinnäkin, jotta asiakkaat voivat luottaa hinnanmääräytymisen perusteisiin. Tämän lisäksi on välttämätöntä, että mittauslaitteisto on luotettava ja tietoja suojaava harmaan talouden ehkäisemiseksi. On tärkeää, että tiedot tallentuvat siten, että verottajalla on mahdollisuus tarkistaa suoritettut ja vastaanotetut maksut. Verottaja on tärkein harmaata taloutta valvova viranomainen, ja sillä on tarve saada tietoa taksiliikenteessä suoritetuista maksuista joko taksamittarista tai muusta vastaavan luotettavuuden omaavasta laitteesta.

Valiokunta pitää teknologianeutraaliutta tärkeänä näkökohtana, mutta korostaa, että laitteiston on ehdottomasti täytettävä yllä mainitut minimivaatimukset. Valiokunta pitää tästä syystä tärkeänä, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkempia määräyksiä vaadittavasta laitteistosta.

Kuitinantovelvollisuus. Tärkeää taksimatkojen maksamisen osalta on myös kuitinantovelvollisuus. Kuittia vaatimalla ehkäistään harmaata taloutta, koska tällöin maksu tallentuu luotettavasti ja verottajalla on mahdollisuus tarkistaa suoritettut maksut. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan kuitinantovelvollisuus on pääsääntönä ja siitä on poikkeuksena lähinnä jotkut sähköisesti, esimerkiksi tilauksen yhteydessä, suoritettavat maksut. Nämäkin maksut ovat sähköisesti todennettavissa, joten ne eivät saadun selvityksen mukaan ole omiaan lisäämään harmaata taloutta. Valiokunta korostaakin kuitinantovelvollisuutta taksipalvelujen maksujen osalta ja katsoo, että ainoastaan todennettavissa olevat sähköiset maksut voivat muodostaa tästä poikkeuksen.

Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

Liikennettä koskevien tietojen saatavuus

Esityksen yhtenä keskeisenä tavoitteena on, että erilaisten palvelujen liikennettä koskeva olennainen tieto on saatavilla mahdollisimman pitkälle digitaalisessa ja yhteentoimivassa muodossa ja se on myös muiden palveluntarjoajien hyödynnettävissä. Valiokunta pitää kyseisen tavoitteen toteutumista ensisijaisen tärkeänä MaaS-palvelujen kehittymisen jouduttamiseksi.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Esityksen mukaan kaikkien liikennemuotojen henkilöliikenteen liikkumispalvelujen tarjoajien on huolehdittava siitä, että palvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavilla. Rajapintojen avaamisella edistetään eri toimijoilla olevien tietojen hyödynnettävyyttä liikennepalvelujen kehittämisessä. Rajapintojen avaamisesta aiheutuu toimijoille myös kustannuksia, mutta valiokunnan saaman selvityksen mukaan yhteiskunnalliset kokonaishyödyt ovat monin verroin tätä suuremmat. Valiokunta toteaa, että rajapintojen avaamisessa tulee huomioida henkilötietojen ja liikesalaisuuksien suojaaminen asianmukaisesti. Esityksessä tarkoitetun avoimen rajapinnan kautta ei lähtökohtaisesti tule siirtää henkilötietoja.

Tietorajapintojen avaamista muiden toimijoiden hyödynnettäväksi koskevan vaatimuksen osalta tulee asetustasolla määrittää riittävän täsmällisesti ne olennaiset tiedot, jotka erilaisista palveluista on asetettava saataville. Valiokunta katsoo, että tietojen hyödynnettävyyden kannalta on keskeistä, että tiedot ovat riittävän yhdenmukaisia ja käyttökelpoisia, mahdollisimman ajantasaisia sekä kattavia. Jatkossa tulee pyrkiä siihen, että saatavilla olevat tiedot ovat mahdollisimman pitkälle reaaliaikaisia.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että tietorajapintojen avaamisella saataville tulevia tietoja ei ole tarkoitettu sellaisenaan liikennepalvelujen asiakkaiden luettavaksi. Sen sijaan ne ovat erilaisten asiakkaille tarjottavien palvelujen, kuten esimerkiksi MaaS-palvelujen tai erilaisten tietopalvelujen, tarjoajien hyödynnettävissä. Valiokunta korostaa, että näiden palvelujen toteutuksessa tulee huomioida keskeisesti palvelujen esteettömyyden toteutuminen.

Lippu- ja maksujärjestelmien rajapintojen avaaminen

Valiokunta pitää lippu- ja maksujärjestelmien rajapintojen avaamista ja järjestelmien yhteentoimivuutta ensiarvoisen tärkeänä esityksen tavoitteiden toteutumisen kannalta. Järjestelmien avoimuus antaa erilaisille toimijoille muun muassa mahdollisuuden tarjota käyttäjille yhtenäisiä matkaketjuja. Esityksellä ei pyritä yhden yhtenäisen lippu- ja maksujärjestelmän luomiseen, vaan tavoitteena on eri lippujärjestelmien välinen yhteentoimivuus. Valiokunta korostaa järjestelmien avoimuuden, hyödynnettävyyden sekä järjestelmiin pääsyn tasapuolisuuden ja syrjimättömyyden keskeistä merkitystä uusien palvelujen syntymisen ja markkinoiden kilpailun lisääntymisen kannalta. Esityksessä ei edellytetä järjestelmiin pääsyn maksuttomuutta, mutta kaikkien pääsyyn liittyvien ehtojen tulee olla oikeudenmukaisia, syrjimättömiä ja kohtuullisia.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta koskeva sääntely koskee vain tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalveluja sekä välityspalveluja. Esityksen perustelujen mukaan kuljetuspalvelulle on ominaista se, että palvelussa on kuljettaja ja kuljetettava, joten esimerkiksi kaupunkipyörät ja monet autojen yhteiskäyttöä koskevat palvelut jäävät näiden yhteentoimivuutta koskevien velvoitteiden ulkopuolelle. Matkaketjujen muodostamisen kannalta on kuitenkin tärkeää, että kaikki liikennepalvelut voidaan ottaa vapaaehtoiselta pohjalta yhteentoimivuuden kehittämiseen mukaan.

Lippu- ja maksujärjestelmien myyntirajapinnan avaaminen perushintaisen kertamatkaan oikeutavan lipputuotteen osalta muille palveluntarjoajille on esityksen mukaan vähimmäisvaatimus kaikille tie- ja raideliikenteen henkilökuljetus- ja välityspalvelujen tarjoajille. Valiokunta pitää kuitenkin kohtuullisena, että esityksessä on säädetty pieniä toimijoita koskeva poikkeusmahdol-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

lisuus tämän velvoitteen toteuttamiseen. Valiokunnan käsityksen mukaan kyseinen poikkeus on tarkoitettu vain erittäin pienille toimijoille. Pienikokoiset toimijat voivat esityksen mukaisesti hyödyntää Liikenneviraston tarjoamia työkaluja rajapintojen avaamisessa. Valiokunta pitää välttämättömänä, että erityisesti nykyiset suuret toimijat lähtevät välittömästi toteuttamaan järjestelmiinsä tarvittavia muutoksia taikka vaihtoehtoisesti hyödyntävät viipymättä tähän tarkoitukseen jotain myös kaikkien muiden palveluntarjoajien hyödynnettävissä olevaa välityspalvelua. Viivytyksetön toiminta ja yhteistyöhalukkuus eri toimijoiden välillä on välttämätöntä, jotta erilaisten toimijoiden mahdollisuuksia luoda käyttäjille uusia palveluja ja muodostaa yhtenäisiä matkaketjuja ei rajoiteta perusteettomasti.

Esityksessä säädetään myös lippu- ja maksujärjestelmien pidemmälle menevästä yhteentoimivuudesta. Yhteentoimivuuden varmistamiseksi toimivaltaisten viranomaisten toteuttamissa julkisissa palveluhankinnoissa tulee huolehtia siitä, että lipputuotteisiin perustuvat matkustusoikeudet ovat aina todennettavissa viestintäverkon kautta yleiskäyttöisen teknologian avulla taustajärjestelmästä. Kyseinen vaatimus koskee vain toimivaltaisten viranomaisten tekemiä hankintoja, eli tässä vaiheessa esimerkiksi pienempien kuntien kilpailutukset jäävät lähtökohtaisesti velvoitteen ulkopuolelle. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esityksen tarkoituksena on, että jatkossa kaikki toimivaltaisten viranomaisten julkisiin hankintoihin sisältyvät lippu- ja maksujärjestelmät ovat taustajärjestelmäpohjaisia, myös niissä tilanteissa, joissa viranomaisella itsellään on jonkinlainen rooli järjestelmän ylläpidossa tai matkustusoikeuden todentamisessa.

Valiokunta pitää hyvin tärkeänä, että alalle luodaan pikaisesti myös alemman asteisella sääntelyllä, standardoinnilla ja toimijoiden käytännön yhteistyöllä yleiseksi käytännöksi olennaisten liikennettä koskevien ajantasaisten tietojen avoin saatavuus sekä lippu- ja maksujärjestelmien mahdollisimman yleinen yhteentoimivuus ja tasapuolinen hyödynnettävyys. Taustajärjestelmäpohjaisten lippu- ja maksujärjestelmien yleistymiseen myös muutoin kuin toimivaltaisten viranomaisten tekemissä julkisissa hankinnoissa tulisi siten löytää keinoja. Yhteistyössä ja palvelujen toteutuksessa on tärkeää huomioida asiakaspalvelun ja tätä koskevien vastuiden toteuttaminen asianmukaisesti. Valiokunta pitää toivottavana, että taustajärjestelmäpohjaisten lippu- ja maksujärjestelmien yleistymistä ei hidasteta myöskään sitoutumalla pitkäaikaisilla sopimuksilla nykyisiin yhteentoimimattomiin lippu- ja maksujärjestelmiin.

Tieto- sekä lippu- ja maksujärjestelmärajapintoja koskevien vaatimusten voimaantulo

Uusien liikkumispalvelujen kehittäminen on merkittävä mahdollisuus myös Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta. Tästä syystä valiokunta pitää tärkeänä, että rajapintojen avaamista koskevat III osan 2 luvun 1—5 §:n säännökset tulevat voimaan mahdollisimman pian, kuitenkin siten, että alan toimijoille varataan riittävästi aikaa sääntelyn toimeenpanoon. Näin ollen valiokunta katsoo, että kyseisten säännösten on tultava voimaan jo 1.1.2018.

Välitys- ja yhdistämispalvelut

Esityksessä ehdotetaan uutta palvelutarjonnan kehittymisen kannalta keskeistä liikenteen välityspalveluja koskevaa sääntelyä. Välityspalvelulla tarkoitetaan esityksessä kuljetuspalvelujen välittämistä korvausta vastaan. Yhdistämispalvelulla taas esityksessä tarkoitetaan matkaketjujen tai muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Valiokunta pitää hyvänä, että esityksellä edistetään välitys- ja yhdistämispalvelujen kehittämistä. Palvelujen määrittelyllä ja niitä koskevalla sääntelyllä luodaan oikeusvarmuutta ja mahdollistetaan myös tämän kaltaisten palvelujen syntyminen. Valiokunta pitää erilaisten sähköisten mobiili- yms. sovellusten kehittämistä palvelujen tilaamiseksi tärkeänä, mutta katsoo, että palveluja tulee jatkossakin olla saatavilla kansalaisten yhdenvertaisuuden varmistamiseksi myös perinteisemmällä tavoilla.

Esityksen mukaan välityspalvelun tarjoajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosittain kokonaissummat niistä korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista, ellei kyseinen tieto ole viranomaisten saatavilla Verohallinnolle tehdyn vastaavan ilmoituksen perusteella. Valiokunta pitää perusteltuna asiantuntijakuulemisessa esille tuotua kritiikkiä siitä, että jos välityspalvelun tarjoaja ei välitä kuljetusten lisäksi maksuliikennettä, kuljetuksista maksetut kokonaissummat eivät välttämättä ole lainkaan sen tiedossa. Valiokunta on muuttanut esitystä siten, että kyseinen ilmoitusvelvollisuus koskisi vain välityspalvelun tarjoajan tiedossa olevia korvauksia. Välityspalvelun tarjoaja, jolla ei ole minkäänlaista roolia kuljetusten maksuliikenteessä, jäisi siten kyseisen ilmoitusvelvollisuuden ulkopuolelle.

Liikennepalvelujen julkinen tuki

Perustuslakivaliokunta on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota valtionrahoituksen käyttötarkoituksia koskevan pykälän asetuksenantovaltuuden epätasällisyyteen. Liikenne- ja viestintävaliokunta on täsmentänyt kyseistä säännöstä perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla.

Valiokunta pitää hyvänä, että esityksessä on tunnistettu uutena tukimuotovaihtoehtona julkisen liikenteen palveluseteli. Alueelliset toimivaltaiset viranomaiset voisivat halutessaan ottaa määrärahojensa puitteissa palvelusetelin käyttöön, mikä lisäisi liikenteen järjestämisen keinovalikoimaa alueellisten liikennetarpeiden toteuttamisessa ja asiakkaiden valinnanmahdollisuuksia. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan ehdotus on linjassa EU-sääntelyn kanssa. Asiantuntijakuulemisessa on kuitenkin tuotu myös esille, että palvelusetelimalliin liittyy vielä epäselvyyttä ja sen käytöllä voisi olla myös negatiivisia muun muassa kysyntää ja rahoitusta hajauttavia sekä resurssien käytön vaikuttavuutta heikentäviä vaikutuksia. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy talousvaliokunnan lausunnossaan esittämään näkemykseen, että ehdotus on periaatteessa kannatettava, mutta mallin toteuttaminen käytännössä edellyttää vielä jatkovalmistelua. Mikäli tulevaisuudessa haluttaisiin käyttää palvelusetelin kaltaiseen tukeen valtion budjettirahoitusta, tämä edellyttäisi erillisiä päätöksiä.

Palvelujen esteettömyys

Esityksellä ei puututa kansallisen erityislainsäädännön nojalla voimassa oleviin oikeuksiin eikä esteettömyyden tasosta valiokunnan saaman selvityksen mukaan tingitä. Digitalisaatiolla ja asiakkaille palvelusta annettavan tiedon laadun parantamisella edistetään hallituksen esityksen mukaan tiedon saantia esteettömistä palveluista. Asiantuntijakuulemisessa liikenne- ja viestintäministeriö on pitänyt tärkeänä, että eri palveluja koskevat tiedot ovat YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevassa yleissopimuksessa (SopS 27/2016) tarkoitettulla tavalla saavutettavissa. Eri toimijoiden kannalta on myös tärkeää, että palvelujen saavutettavuus ymmärretään eri palveluissa yhdenmukaisella ja johdonmukaisella tavalla sekä kuvataan lainsäädännössä teknologia-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

neutraalisti, jotta uusille teknologisille innovaatioille jää tilaa. Ministeriön käsityksen mukaan yhdenvertaisuuslain (1325/2014) valvontaviranomaisten antamat ratkaisut ohjaavat yleistä käsitystä siitä, mitä palvelujen saavutettavuudella tarkoitetaan tällä hetkellä ja jatkossa toimintaympäristön kehittyessä.

Taksiliikenteellä on perinteisesti ollut huomattava merkitys vammaisille ja iäkkäille henkilöille. Hallituksen esitys edellyttää, että taksiliikenteessä kuljettajalla on kyky ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksesta aiheutuvat erityiset tarpeet. Näin ollen kuljettajalta edellytetään esteettömyysosaamista, ja valiokunta on lisännyt lakiin kuljettajaa koskevan kokeen. Kaikki käytössä olevat joukkoliikenteen ja taksiliikenteen ajoneuvot eivät kuitenkaan sovellu kaikille toimintarajoitteen laadusta riippuen, ja kuljettajan taustasta, käytettävästä kalustosta ja laitteistosta riippuu, minkä verran kuljettaja tarvitsee tältä osin tehtävänsä koulutusta ja perehdytystä. Henkilö, joka toimintarajoituksistaan johtuen ei käytännössä voi käyttää esimerkiksi tavallista henkilöautoa, joutuu etukäteen varmistamaan ajoneuvon soveltuvuuden. Koska esityksellä lisätään tiedonantovelvollisuutta ja tiedon avaamista esteettömyystietojen osalta, uudistuksen on arvioitu parantavan toimintarajoitteisten henkilöiden tiedonsaantimahdollisuuksia ja parhaiten heille soveltuvan kaluston löytymistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole nähnyt riskiä sille, että esteettömän ajoneuvokaluston tarjonta heikkenisi ottaen huomioon, että erilaiset toimintarajoitukset ovat usein juuri peruste taksiliikenteen palvelujen käyttämiselle ja toimintarajoitteiset henkilöt ovat palvelun tarjoajille aivan keskeinen asiakasryhmä. Alueilla, joilla taksipalveluita ei toimivaltaisten viranomaisten mielestä ole riittävästi, voidaan soveltaa palvelusopimusasetuksen mukaista menettelyä ja hankkia taksiliikennettä avoimena, joukkoliikenteeseen verrattavana liikenteenä, asettaen sille laatua koskevia vaatimuksia. Myös muissa yhteiskunnan korvaamiin kuljetuksiin liittyvissä kilpailutuksissa, kuten vammaispalvelulain mukaisissa hankinnoissa, voidaan esteettömyystarpeet ottaa erityisesti huomioon. Hankinnoissa onkin vastaisuudessa hyvä kiinnittää erityistä huomiota kaluston teknisiin vaatimuksiin. Hankinnoissa voidaan myös vaatia näyttöä siitä, että kuljettajalla on riittävä ammattitaito palvella vammaisia asiakkaita.

Valiokunta pitää hyvänä, että nyt säädettävällä lailla ei puututa voimassa oleviin oikeuksiin, vaan niistä säädetään kansallisessa erityislainsäädännössä. On myös hyvä, että julkisesti rahoitetuissa kuljetuksissa voidaan myös sopimuksin asettaa tarkempia velvoitteita kuljettajien osaamiselle ja käytettävälle kalustolle. Valiokunta kiinnittää edelleen huomiota siihen, että esteettömyyteen ei kuulu ainoastaan esteetön liikkuminen vaan myös tiedon saamisen esteettömyys. Näin ollen myös digitalisaation osalta on kiinnitettävä huomiota tiedon saatavuuteen eri erityisryhmien osalta. Onkin pidettävä mielessä, että tiedon tulee olla saatavissa myös muutoin kuin digitaalisesti. Esimerkiksi ikääntyvät ja ne, joilla ei ole pääsyä sähköisiin palveluihin, ovat ryhmiä, joille tieto tulee olla saatavissa muutoinkin kuin digitaalisesti.

Liikenneluparekisteri

Esityksen mukaan valtakunnallinen liikenneluparekisteri koostuisi kahdesta osasta, kaikille internetin kautta julkisesta ja toisaalta käyttörajoitteisesta, vain viranomaiskäyttöön tarkoitettu osasta. Liikenteen turvallisuusvirasto toimisi rekisterinpitäjänä. Valiokunta on rajannut ja täsmentänyt rekisterin julkista osaa koskevaa sääntelyä muun muassa henkilötietojen suojan varmistami-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

seksi siten, että rekisterin avoimesta osasta kaikkien saataville saatetaan ainoastaan yrityksiä koskevat tiedot.

Seuraamukset ja rangaistussäännökset

Valiokunta pitää seuraamuksia koskevia säännöksiä ja viranomaisvalvontaa tärkeinä muun muassa harmaan talouden torjunnan kannalta erityisesti lupa- ynnä muun sääntelyn keventyessä esityksen myötä. Valiokunta ehdottaa esityksen seuraamus- ja rangaistussäännöksiä koskeviin osuuksiin useita täydennyksiä muun muassa koskien huomautuksen ja varoituksen antamista, poliisin oikeutta peruuttaa taksinkuljettajan ajolupa sekä nimenomaista viittausta kabotaasisäännösten vastaisen toiminnan rangaistavuuteen.

Viranomaiset ja valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto on yleinen lainvalvonnasta vastaava viranomainen, jonka lisäksi erinäisillä muilla viranomaisilla on tärkeä valvontarooli. Harmaan talouden osalta keskeinen valvontaviranomainen on Verohallinto, ja liikenteen ja kuljetusten osalta poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on tärkeä rooli. Valiokunta korostaa voimakkaasti Liikenteen turvallisuusviraston lain noudattamista koskevan valvontatehtävän merkitystä. Viraston on välttämätöntä järjestää valvonta siten, että se käyttää valvontaresurssit tehokkaasti ja suunnitelmallisesti. Valvonnassa on tarpeen kehittää yhteistyötä muiden viranomaisten kanssa sekä kehittää sähköisiä menettelytapoja. Toimenpiteet tulee ohjata niihin kohteisiin, joissa valvontatoimenpiteiden vaikuttavuus on suurin. Lisäksi on tarpeen toteuttaa myös satunnaisesti kohdennettavia valvontatoimenpiteitä siten, että valvonnan tehokkuus ei miltään osin heikkene nykyisestä.

Harmaan talouden torjunta ja liikennevalvonta

Hallituksen esityksen mukaan yritteliäisyyden tukemisella, kilpailukyvyn parantamisella, työllisyyden edistämisellä ja alan kokonaisvolyymien kasvulla on valtiontalouden kannalta myönteisiä vaikutuksia, mikä puoltaa luvanvaraisuuden vähentämistä, vaikka luvanvaraisuuden on nykyään ajateltu kytkeytyvän pitkälti harmaan talouden torjuntaan. Tämän lisäksi lupajärjestelmällä saadut tiedot ovat saatavilla myös muun lainsäädännön vaatimuksista tehtävien erilaisten ilmoitusten kautta. On kuitenkin tärkeää, että harmaata taloutta valvotaan ja torjutaan, koska se vääristää tasapuolista kilpailua.

Välityspalvelujen tarjoajalla on välittämäänsä palveluita koskeva selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus. Ilmoitusvelvollisuus Liikenteen turvallisuusvirastolle koskee vuosittaista kokonaissummaa sen tiedossa olevista korvauksista, ellei kyseinen tieto ole viranomaisen saatavilla Verohallinnolle tehdyn vastaavan ilmoituksen perusteella.

Kuljetusmarkkinoiden tulee perustua tasapuoliseen kilpailuun, mikä edistää markkinoiden kehittymistä. Näin onkin erityisen tärkeää, että kuljetuksia ei suoriteta säännösten vastaisesti kilpailua vääristäen esimerkiksi verotussäännöksiä kiertämällä tai kuljetuksia koskevia määräyksiä rikkomalla. Sekä harmaan talouden torjumiseksi että liikenneturvallisuuden turvaamiseksi on tärkeää, että liikennettä tien päällä valvovilla viranomaisilla on mahdollisuus puuttua riketilanteisiin esimerkiksi pysäyttämällä virheelliset kuljetukset. Tämän vuoksi poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitai-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

toksen valtuuksia on lisätty siitä, mitä hallituksen esityksessä esitetään. Muutosta selostetaan tarkemmin jäljempänä mietinnön yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Valiokunta ehdottaa sääntelyn valvontaan liittyen eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, jonka mukaan:

1. Eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että luvanvaraista liikennettä koskevan sääntelyn noudattamisen viranomaisvalvonta säilyy tehokkaana eikä lupasääntelyn keventämisen myötä synny harmaaseen talouteen tai markkinahäiriöihin liittyviä ilmiöitä.

Seuranta ja muutostarpeisiin reagointi

Valiokunta pitää esitystä merkittävänä ja kunnianhimoisena hankkeena, jolla on lain toimeenpanon kaikilta osin onnistuessa huomattavia positiivisia vaikutuksia liikennejärjestelmän toimivuuteen, palvelujen saatavuuteen ja Suomen kilpailukykyyn. Nyt ehdotettu sääntely voi luoda kokonaan uusia liiketoimintamahdollisuuksia, edistää kilpailua ja mahdollistaa ihmisille ja tavaroille nykyistä sujuvamman ja tehokkaamman liikkumisen.

Esityksen laajasta ja osin vasta kehittymässä olevia palveluja koskevasta luonteesta johtuen esityksen käytännön vaikutuksia on kuitenkin tietyiltä osin erityisen haastavaa arvioida. Tästä syystä valiokunta korostaa voimakkaasti sääntelyn vaikutusten seurannan ja nopean mahdollisiin ongelmiin reagoimisen tarvetta käytännössä syntyvien kokemusten myötä.

Lain tehokkaalla toimeenpanolla ja valvonnalla on keskeinen merkitys esityksen tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Erityisen tärkeänä valiokunta pitää asiakkaan asemaa, palvelujen alueellista ja muuta saatavuutta, sääntelytaakan ja markkinoiden kilpailuedellytysten tasapuolisuutta sekä uudenlaisten liikennepalvelujen syntymistä koskevien tavoitteiden toteutumisen varmistamista. Sääntelyä on tarpeen seurata myös harmaan talouden torjumisen näkökulmasta ja arvioida muun muassa sanktioiden, viranomaisten toimivaltuuksien ja lupien peruuttamista koskevien säännösten toimivuutta. Erityisen tärkeää on seurata traktori- ja pakettiautokuljetusten luvanvaraisuuden kevennysten vaikutuksia kilpailun edellytysten tasapuolisuuteen sekä traktorien osalta myös liikenteen turvallisuuteen. Ammattimaisen liikenteen määritelmää on myös hyvin tärkeää seurata harmaan talouden torjunnan osalta. Tarvittaessa on oltava valmiutta myös palata nykyisen kaltaiseen sääntelyyn, jos käytäntö selkeästi osoittaa, että jokin tietty sääntelymalli ei lainkaan toimi.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että verottajan tarpeiden, harmaan talouden ehkäisemisen sekä työntekijöiden oikeuksien turvaamiseksi on seurannassa tarpeen arvioida myös tilaajavastuusääntelyn uudistamistarpeita. Erityisesti ulkomaisten kuljetusyriyten toiminnan valvontaan ja muun muassa kuljetuksen maasta poistumisen edellytyksiin erilaisten väärinkäytöstilanteiden yhteydessä tulisi pyrkiä löytämään uusia tehokkaampia toimintamalleja. Nyt käsittelyssä olevan sääntelykokonaisuuden II ja III vaiheessa tulee ottaa huomioon myös mahdolliset maakuntien tehtäviin suunnitellut muutokset myös liikenteen järjestämisestä vastaavien toimivaltaisten viranomaisten määräytymisen kannalta, sekä arvioida sääntelyn seurannan yhteydessä kansallisten säännösten suhdetta lukuisiin esityksellä toimeenpantaviin EU-säännöksiin.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Perustuslakivaliokunta on kiinnittänyt huomiota siihen, että nyt käsiteltävänä olevassa esityksessä on joiltain osin jätetty kokonaan huomioimatta perustuslakivaliokunnan vakiintuneesta käytännöstä ilmeneviä vaatimuksia sääntelyn täsmällisyydestä ja tarkkarajaisuudesta. Liikenne- ja viestintävaliokunta on täsmentänyt ja tarkentanut perustuslakivaliokunnan esittämien huomioiden pohjalta esitystä, mutta kiinnittää samalla huomiota siihen, että koko lakiuudistusta on seurattava myös tämän perustuslakivaliokunnan yleisen huomion pohjalta.

Perustuslakivaliokunta kiinnitti esityksestä antamassaan lausunnossa huomiota myös siihen, että esityksen lakitekniinen toteutus, jossa säännösten numerointi alkaa jokaisen luvun alusta uudelleen, johtaa monimutkaiseen viittaussäännöksiin ja tekee sääntelyn hahmottamisen vaikeaksi. Myös oikeusministeriö toi valiokunnalle antamassaan lausunnossa esille vastaavia huolenaiheita. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää välttämättömänä, että sääntelykokonaisuuden teknistä toteutustapaa muutetaan viimeistään sen III vaiheessa siten, että joko lain luvut ja pykälät tai pelkät pykälät numeroidaan juoksevasti.

Valiokunta ehdottaa sääntelyn seurantaan liittyen eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, jonka mukaan:

3. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tiiviisti nyt säädettävän lain vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa viipymättä toimiin sääntelyn muuttamiseksi. Valtioneuvoston tulee antaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle kirjallinen selvitys lain vaikutuksista ja mahdollisista muutostarpeista viimeistään vuoden 2018 loppuun mennessä. Pidemmän aikavälin seurantaa ja vaikutuksia koskeva selvitys tulee antaa valiokunnalle viimeistään vuoden 2022 loppuun mennessä.

Muita kehittämistarpeita

Tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä on taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen ja palvelujen monipuolistuessa välttämätöntä ratkaista, millä edellytyksillä taksiliikenteessä ja muussa henkilöliikenteessä käytettävä, ajoneuvot voivat käyttää linja-autokaistaa ja niin sanottuja taksitolppia. Laissa tai alemmanasteisella sääntelyllä tulee määrittää sellainen yksiselitteinen taksiliikenteessä käytettävän ajoneuvon tunniste, joka antaa oikeuden käyttää linja-autokaistaa ja taksitolppia.

Verotus. Nyt säädettävän lainsäädännön lähtökohtana on eri liikenteen muotojen yhteensovittaminen ja niiden yhdenmukainen kohtelu. Nykylainsäädännössä eri liikennemuotoja ja ajoneuvoja verotetaan kuitenkin eri tavoin ja perustein. Valiokunta pitää välttämättömänä, että liikenne-markkinoiden edelleen kehittämisen yhteydessä tarkastellaan verotuksen yhdenmukaistamista, jotta eri toimijoille saadaan tasapuolinen verokohtelu. Nyt säädettävässä laissa toimintaa ja sitä koskevaa sääntelyä ei aina ole sidottu määrättyyn yhteen ajoneuvotyyppiin vaan tietynlaisen palvelun tarjoamiseen. Esimerkiksi taksitoimintaa onkin mahdollista harjoittaa useilla eri ajoneuvoilla ja laissa määrättyillä eri luvilla. Samalla helpotetaan markkinoille tuloa, mikä voi tuoda erilaisia osa-aikaisia toimijoita liikennemarkkinoille. Tiettyä ajoneuvoa saatetaan siten käyttää vain osan aikaa ammattimaiseen toimintaan yksityisten ajojen lisäksi. Vastaavasti tietyllä ajoneuvolla saatetaan harjoittaa useampaa eri tyyppistä ammattimaista liikennettä. Myös eri toimijoiden verohelpotuksia on siten syytä tarkastella kokonaisuutena tasapuolisuuden varmistamiseksi. Nyky-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

käytännön mukaan verohelpotukset on usein kohdistettu ajoneuvoon, mutta vastaisuudessa saat-
taa olla syytä tarkastella toimintaa kokonaisuutena ja sitoa siten myös mahdolliset verohelpotuk-
set tietynlaiseen toimintaan.

Vakuutukset. Lain uudet määritelmät ja keskittyminen palvelujen tuottamiseen voivat johtaa osa-
aikaisen ammattimaisen liikenteen harjoittamisen lisääntymiseen ja erilaisiin uusiin toimijoihin.
Tätä kautta syntyy helposti tarvetta myös uudelleenlaisille vakuutuspalveluille, jotka huomioivat
markkinoilla tapahtuvat muutokset. Valiokunta pitää tärkeänä, että vakuutusmarkkinoiden toimi-
jat kehittävät tuotteitaan siten, että ne vastaavat paremmin tulevaisuuden tarpeisiin.

VALIOKUNNAN YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. lakiehdotus

Lain nimike. Viitaten perustuslakivaliokunnan esityksestä antamaan lausuntoon, oikeusministe-
riön esityksestä valiokunnalle antamaan lausuntoon sekä Lainkirjoittajan oppaan (Oikeusminis-
teriön selvityksiä ja ohjeita 37/2013) lain nimikettä koskevaan osuuteen liikenne- ja viestintäva-
liokunta on muuttanut I. lakiehdotuksen nimikkeen vastaamaan selkeämmin sen säädöshierarkis-
ta asemaa.

I osa 1 luku 1 §. Määritelmät. Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan kuljetuspalvelulla tar-
koitetaan henkilöiden ja tavaroiden kuljettamista ammattimaisesti. Kyseisen säännöksen yksi-
tyiskohtaisten perustelujen mukaan kuljetuspalvelulle ominaista on se, että palveluun sisältyy
ajoneuvon kuljettaja ja ajoneuvo ja palvelun käyttäjä on matkustajan roolissa tai antaa kuljetetta-
vaksi tavaraa. Valiokunta ei ole muuttanut kuljetuspalvelun määritelmää, mutta korostaa, että ky-
seinen määritelmä ei rajoita teknologisia innovaatioita eikä sulje pois esimerkiksi sitä mahdolli-
suutta, että ajoneuvon liikkumisesta vastuussa oleva "kuljettaja" voi olla myös ajoneuvon ulko-
puolella. Teknologian sen mahdollistaessa ja muun lainsäädännön niin salliessa kuljetuspalvelus-
sa käytettävä ajoneuvo on mahdollista ehdotetun määritelmän sitä rajoittamatta myös ohjelmoida
kulkemaan itsenäisesti. Valiokunta korostaa, että nyt käsittelyssä olevan sääntelykokonaisuuden
II ja III vaiheessa sekä valmistella olevan tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä tulee
erityisesti kiinnittää huomiota siihen, että sääntely tukee kaikin tavoin tämän kaltaista uutta tek-
nologista kehitystä.

II osa 1 luku 2 §. Taksiliikenne. Valiokunta on muuttanut pykälän 1 momentin muotoilua laki-
teknisesti selkeämmäksi. Tällä ei muuteta säännöksen oikeudellista sisältöä ja tarkoitusta.

II osa 1 luku 3 §. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen. Pykälän 1 momentin
3 kohdassa on säädetty henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan saamisen esteenä muun
muassa siitä, että luonnollinen henkilö on asetettu konkurssiin viimeisimmän kahden vuoden ai-
kana. Sen sijaan mainitun momentin 6 kohdassa tarkoitettujen työsuhteeseen perustuvien saata-
vien laiminlyöntien kohdalla ei ole asetettu minkäänlaista määräaika, joten nämä seikat muodos-
taisivat luvan saamisen pysyvän esteen. Valiokunta on muuttanut 1 momentin 6 kohtaa siten, että
säännöksessä mainitut työsuhteeseen perustuvien saatavien laiminlyönnit muodostaisivat luvan
saamisen esteen vain kahden vuoden ajan. Tämä vastaisi sekä esityksen konkurseja luvansaami-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

sen esteenä koskevaa sääntelyä että esityksen luonnollisen henkilön yleisen hyvämaineisuuden arviointia koskevaa sääntelyä. Samoilla perusteilla valiokunta on tehnyt vastaavan muutoksen myös 2 momentin 5 kohtaan, joka koskee oikeushenkilön luvan saamisen esteitä.

Lisäksi valiokunta on tehnyt lakitekniisiä korjauksia 1 momentin 2 kohtaan sekä 2 momentin 5 ja 6 kohtaan.

Saamansa selvityksen perusteella valiokunta on muuttanut myös 4 momentin Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaisen viranomaisen myöntämää lupaa koskevaa säännöstä siten, että säännökseen ei sisälly henkilöiden ja tavaroiden kuljettamista tiellä koskevien lupien myöntämistä Ahvenanmaalla koskevaa sääntelyä, joka kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) mukaan Ahvenanmaan maakuntapäiville. Pykälässä säädettäisiin ainoastaan siitä, että Ahvenanmaalla myönnetyn luvan perusteella voi harjoittaa liikennettä myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

II osa 1 luku 4 §. Taksiliikenneluvan myöntäminen. Valiokunta on tehnyt 1 momentin 7 kohtaan ja 2 momentin 7 kohtaan lakitekniisen korjauksen sekä muuttanut Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaisen viranomaisen myöntämää lupaa koskevaa pykälän 4 momentin säännöstä edellä II osan 1 luvun 3 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa esille tuoduilla perusteilla.

II osa 1 luku 6 §. Luonnollisen henkilön hyvä maine. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan pykälän 2 momentin ilmeistä sopimattomuutta osoittavia seikkoja koskevan luettelon tarkoitus on ohjata lupaviranomaisen harkintaa siitä, osoittavatko 1 momentissa tarkoitetut teot henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Selkeyden vuoksi valiokunta ehdottaa sanan "voi" lisäämistä 2 momentin johdantolauseeseen siten, että esimerkiksi se, että teot on tehty ammattimaista liikennettä harjoittaessa, ei ehdottomasti tarkoita henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä.

II osa 1 luku 8 §. Luvan voimassaolo. Hallituksen esityksen mukaan taksiliikennelupa on voimassa toistaiseksi, mikä vastaa voimassa olevaa sääntelyä. Esityksen mukaan henkilö- ja tavaraliikenneluvat ovat kuitenkin voimassa 10 vuotta myöntämispäivämäärästä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisesti. Koska esityksen mukaan taksiliikennettä saa harjoittaa myös henkilö- ja tavaraliikenneluvalla, valiokunta pitää tarkoituksenmukaisena, että kaikki luvanvaraisen tieliikenteen luvat ovat yhtenäisesti voimassa 10 vuotta. Tällä varmistetaan myös se, että markkinoille ei jää käyttämättömiä voimassaolevia taksiliikennelupia määräämättömäksi ajaksi. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että esityksen mukaan nykyiset taksiluvat katsottaisiin esityksen mukaisiksi uusiksi taksiliikenneluviksi kuitenkin siten, että samalle luvanhaltijalle myönnetyt taksiluvat voitaisiin yhdistää yhdeksi taksiliikenneluvaksi. Lupien voimassaoloa koskevalla muutoksella on siten vaikutuksia myös nykyisten taksiluvanhaltijoiden asemaan. Valiokunta ei näe, että tällä henkilökuljetusten harjoittajien aseman yhtenäistämistä koskevalla muutoksella lisättäisiin tarpeettomasti hallinnollista taakkaa. Valiokunta pitää kuitenkin tärkeänä, että lupien muuttamis- ja uusimismenettelyt järjestetään Liikenteen turvallisuusvirastossa mahdollisimman joustaviksi ja kevyiksi.

II osa 1 luku 12 §. Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus. Valiokunta on tehnyt pykälän 2 momentin 1 kohtaan lakitekniisiä korjauksia.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

II osa 1 luku 13 §. Välityspalvelun tarjoajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus. Pykälän 2 momentin mukaan välityspalvelun tarjoajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosittain kokonaissummat niistä korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista, ellei kyseinen tieto ole viranomaisten saatavilla Verohallinnolle tehdyn vastaavan ilmoituksen perusteella. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta toteaa, että jos välityspalveluntarjoaja ei välitä kuljetusten lisäksi maksuliikennettä, kuljetuksista maksetut kokonaissummat eivät välttämättä ole lainkaan sen tiedossa. Näin ollen valiokunta on muuttanut esitystä siten, että kyseinen ilmoitusvelvollisuus koskee vain välityspalvelun tarjoajan tiedossa olevia korvauksia. Välityspalvelu, jolla ei ole minkäänlaista roolia kuljetusten maksuliikenteessä, jää siten kyseisen ilmoitusvelvollisuuden ulkopuolelle.

II osa 1 luku 15 §. Liikenteessä käytettävä ajoneuvo. Valiokunta on lisännyt luvanvaraisessa liikenteessä käytettävän ajoneuvon ajoneuvoliikennerekisteriin rekisteröimistä koskevaan huolehtimisvelvoitteeseen palvelun tarjoajan velvollisuuden huolehtia myös siitä, että ajoneuvoliikennerekisteriin ilmoitetaan ajoneuvon käyttötarkoitukseksi luvanvarainen käyttö. Valiokunta pitää tätä tarpeellisena muun muassa verotuksen toteuttamisen ja harmaan talouden torjunnan tarpeiden turvaamiseksi. Valiokunta toteaa, että säännöksellä ei oteta kantaa siihen, onko ajoneuvo koko ajan vai vain osan aikaa ammattimaisessa käytössä.

II osa 3 luku 1 §. Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset. Taksinkuljettajille asetettavat vaatimukset ovat omiaan takaamaan asiakkaiden turvallisen matkanteon. Esityksen mukaan nykyisestä taksinkuljettajan koulutuksesta ja kokeesta luovutaan. Taksinkuljettajalta edellytetään kuitenkin jatkossakin ajotaitoa ja henkilökohtaista soveltuvuutta. Kuljettajan tulee varmistaa matkustajan turvallinen ajoneuvon tulo ja siitä poistuminen sekä tarjota asiakkaan tarvitsemaa apua. On tärkeää, että kuljettaja osaa ottaa huomioon myös matkustajan mahdollisista toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet. Tämän vuoksi kuljettajalla on myös oltava riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito, mikä edellyttää, että hän taitaa ainakin toisen kansalliskielen tehtävän kannalta riittävän hyvin. Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että taksinkuljettajalla tulee olla riittävä paikallistuntemus, jotta hän voi hoitaa kuljetuksen asiakkaalle edullisimman vaihtoehdon mukaisesti esityksessä edellytetyllä tavalla. Esityksen mukaan taksiliikenteen harjoittaja vastaa siitä, että kuljettajalla on taksinkuljettajan ajolupa, ja siitä, että kuljettajalla on tarvittava taito ja osaaminen.

Valiokunta korostaa, että ensisijaisesti taksiliikenteen harjoittaja on vastuussa kuljettajan osaamisesta ja riittävästä toimintaedellytyksistä. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta kuitenkin katsoo, että taksinkuljettajan kyky huolehtia keskeisistä palvelun toimivuuden vaatimista edellytyksistä on palvelun turvallisuuden sekä asiakkaiden erityistarpeiden kannalta siinä määrin tärkeää, että näiden seikkojen varmistaminen ei voi jäädä pelkästään luvanhaltijan toimien varaan. Tästä syystä valiokunta katsoo, että taksinkuljettajien tulee suorittaa ajoluvan saamiseksi Liikenteen turvallisuusviraston järjestämä koe, jossa selvitetään jo kuljettajan ajoluvan hakemisen yhteydessä, että kuljettajalla on kyky huolehtia matkustajan turvallisuudesta myös käytettävästä ajoneuvosta riippumatta ja ottaa huomioon matkustajan mahdolliset toimintarajoitukset. Lisäksi kuljettajalla tulee olla riittävä paikallistuntemus. Valiokunta toteaa, että kykyyn huolehtia asiakkaiden turvallisuudesta kuuluu myös riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito. Valiokunta toteaa, että koe tulee järjestää ajoluvan hakijan kannalta menettelyllisesti mahdollisimman kevyeksi kuitenkin siten, että kokeen perusteella voidaan luotettavasti arvioida kuljettajalla olevan riittävät edel-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

lytykset huolehtia edellä mainituista seikoista. Valiokunta on tehnyt esitykseen tätä koskevan muutoksen.

Lisäksi valiokunta on lisännyt pykälän viimeiseksi momentiksi uuden momentin, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan kokeen koevaatimuksista.

Valiokunta painottaa voimakkaasti, että taksinkuljettajan koe ei miltei osin vähennä taksiliikenteen harjoittajan vastuuta huolehtia taksinkuljettajan osaamisesta. Liikenteen harjoittajan tulee siten heti taksinkuljettajan aloittaessa varmistaa, että laissa säädetyt vaatimukset täyttyvät, ja järjestää kuljettajalle perehdytystä ja koulutusta tarpeen mukaan.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteenä olevat rikokset on määritelty laissa riittävän täsmällisesti ja tarkkarajaisesti. Tämä on tärkeää sekä taksinkuljettajan oikeuksien turvaamisen että säännösten yhtenäisen soveltamisen kannalta. Valiokunta on täsmentänyt ja täydentänyt olennaisesti pykälän 3 momenttia sekä lisännyt pykälään uuden 4 momentin, joka koskee sakkorekisteristä ilmeneviä tekoja. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta on myös lisännyt luvan saamisen estettä koskevaan 3 momentin säännökseen muun muassa rikoslain 28 luvussa tarkoitettut omaisuusrikokset, 31 luvun 1 §:n mukaisen ryöstön sekä 32 luvun kätkemis- ja rahanpesurikokset.

II osa 3 luku 2 §. Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo. Ajokortti myönnetään nyky-lainsäädännön perusteella 68 vuoden iästä lähtien kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Tästä syystä valiokunta on selkeyden vuoksi lisännyt pykälään säännöksen, jonka mukaan taksinkuljettajan täytettyä 68 vuotta hänen on huolehdittava siitä, että hän täyttää ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset. Lisäksi valiokunta on poistanut pykälän 2—7 momentin tarpeettomana.

III osa 1 luku 3 §. Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan katsonut, että koska pykälän 3 momentissa tarkoitettulla Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisesti määrittämällä kokonaishinnalla on todennäköisesti käytännössä merkitystä hinnoittelun ohjaajana, myös pykälän 3 momentissa tarkoitettua kokonaishintaa tulee tarkastella vuosittain, vastaavalla tavalla kuin 5 momentissa on säädetty enimmäishinnan vuosittaisesta tarkastelusta. Valiokunta on tehnyt 3 momenttiin tätä koskevan muutoksen.

Lisäksi valiokunta on selkeyttänyt pykälän 5 momentin sanamuotoa siten, että säännöksen muotoilu vastaa paremmin säännöksen tarkoitusta. Saadun selvityksen mukaan enimmäishinta voidaan asettaa esimerkiksi sellaisessa tilanteessa, jossa pelkästään erityisryhmille suunnattujen taksiliikenteen palvelujen kokonaishinnat nousevat esityksessä tarkoitettulla tavalla riippumatta taksiliikenteen yleisemmästä kokonaishintojen kehityksestä. Lisäksi valiokunta on täsmentänyt momentin sanamuotoa siten, että kokonaishintaa verrataan kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin kehitykseen niiden nousemisen sijasta. Valiokunta pitää perusteltuna, että enimmäis- ja kokonaishinnan asettaminen tapahtuu Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä. Tämä lisää menettelyjen joustavuutta ja sopii hyvin yhteen viraston taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua koskevan seurantatehtävän kanssa.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

III osa 2 luku 2 §. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus. Valiokunta on tehnyt pykälän 2 momenttiin lakitekni- sen korjauksen, joka liittyy 1.1.2017 voimaantulleeseen uuteen hankintalainsäädäntöön.

III osa 2 luku 3 §. Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa. Valiokunta on tehnyt pykälän 1 momenttiin lakitekni- sen korjauksen, joka liittyy uuteen hankintalainsäädäntöön. Lisäksi valiokunta on selkeyden vuoksi lisännyt momenttiin liikkumispalvelujen rinnalle lippu- ja maksujärjestelmien hankkimisen, mikä valiokunnan saaman selvityksen mukaan vastaa säännöksen tarkoitusta.

III osa 3 luku 1 §. Hankintamenettelyt. Valiokunta on tehnyt pykälän 2 momenttiin lakitekni- sen korjauksen, joka liittyy uuteen hankintalainsäädäntöön.

III osa 3 luku 2 §. Hankinnoista ilmoittaminen ja vähimmäismääräajat. Valiokunta on tehnyt uuden hankintalain vuoksi pykälän 1 momenttiin lakitekni- sen täydennyksen, jolla nyt säädet- tävä laki ja uudet hankintoja koskevat säännökset saatetaan yhdenmukaisiksi.

III osa 3 luku 3 §. Tarjouspyyntö. Valiokunta on tehnyt uuden hankintalain vuoksi pykälän 2 momenttiin lakitekni- sen täsmennyksen, jolla nyt säädet- tävä laki ja uudet hankintoja koskevat säännökset saatetaan yhdenmukaisiksi.

III osa 3 luku 4 §. Tarjoajien valinta. Valiokunta on tehnyt uuden hankintalain vuoksi pykä- län 2 momenttiin lakitekni- sen täydennyksen, jolla nyt säädet- tävä laki ja uudet hankintoja koskevat säännökset saatetaan yhdenmukaisiksi.

III osa 3 luku 8 §. Hankintapäätös ja asiakirjajulkisuus. Valiokunta on tehnyt uuden hankin- talain vuoksi pykälän 1 ja 2 momenttiin pykäläviittauksia koskevia korjauksia, joilla nyt säädet- tävä laki ja uudet hankintoja koskevat säännökset saatetaan yhdenmukaisiksi.

III osa 3 luku 9 §. Erilliskirjanpitovelvollisuus. Valiokunta on tehnyt pykälän 3 momenttiin lakitekni- sen korjauksen.

III osa 4 luku 1 §. Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset. Valiokunta on täsmentänyt pykä- län 2 momentissa säädettyä asetuksenantovaltuutta perustuslakivaliokunnan lausunnossaan edel- lyttämällä tavalla siten, että asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtionavustusmää- rärahan käyttötarkoituksesta ja myöntämismenettelyistä.

III osa 4 luku 2 §. Määrärahan kiintiöinti ja käyttö. Valiokunta on tehnyt pykälän 1 momenttiin lakitekni- sen korjauksen.

III osa 4 luku 3 §. Korvauksen takaisin periminen. Valiokunta on tehnyt pykälän 1 momentin 3 kohtaan lakitekni- sen korjauksen.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

IV osa 1 luku 3 §. Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos tieliikennettä valvovina viranomaisina.

Valiokunta on lisännyt lakiin uuden 3 §:n, jossa tuodaan esille, että poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan nyt säädettyä lain noudattamista. Valiokunta pitää muutosta erittäin tärkeänä lain noudattamista koskevan viranomaisvalvonnan kannalta. Säännös vastaa lainsäädännön nykytilaa. Muutoksen myötä esityksen IV osan 1 luvun 3—13 § siirtyvät 4—14 §:ksi.

IV osa 1 luku 4 § (HE:n 3 §). Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset. Valiokunta on tehnyt uuden hankintalain vuoksi pykälän 6 momenttiin laitek teknis en korjauksen.

IV osa 1 luku 6 § (HE:n 5 §). EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset. Valiokunta on korjannut pykälän 2 momentin viittauksen kohdistamaan oikeaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen artiklaan. Lisäksi valiokunta on korjannut Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaista viranomaista koskevat viittaukset siten, että säännöksessä ei määritetä sitä, mikä viranomainen on Ahvenanmaalla toimivaltainen. Kyseisestä asiasta säädetään Ahvenanmaan omassa lainsäädännössä.

IV osa 1 luku 7 § (HE:n 6 §). EU:n kansainvälisessä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset. Valiokunta on korjannut pykälän Ahvenanmaan toimivaltaisia viranomaisia koskevat viittaukset siten, että säännöksessä ei määritetä, mikä viranomainen on toimivaltainen Ahvenanmaalla.

IV osa 1 luku 9 § (HE:n 8 §). Matkustajien ja kuluttajien oikeuksia valvovat viranomaiset.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on kiinnittänyt huomiota siihen, että matkustajien ja kuluttajien oikeuksia valvovia viranomaisia koskevassa pykälässä on syytä täsmentää Liikenteen turvallisuusviraston ja kuluttaja-asiamiehen välistä työnjakoa. Tämän vuoksi valiokunta on muuttanut pykälää tavalla, joka tuo esille selkeämmin yhtäältä kuluttaja-asiamiehen roolin valvoa tämän lain säännösten noudattamista kuluttajansuojan kannalta ja toisaalta kuluttajariitalautakunnan roolin yksittäisten kuluttaja-asemassa olevien taksimatrustajien valitusten käsittelyssä. Tämän lisäksi myös Liikenteen turvallisuusvirasto käsittelee matkustajavalituksia ja on yleinen nyt säädettyä lain noudattamisen valvonnasta vastaava viranomainen.

IV osa 2 luku 2 §. Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus. Perustuslakivaliokunta on edellyttänyt valtiosääntöoikeudellisena huomautuksena, että pykälässä säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien olennainen täsmentäminen ja viranomaisten tiedonsaantioikeuden rajaaminen koskemaan tehtävän kannalta välttämättömiä tietoja on edellytys lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätäm isjärjestyksessä. Liikenne- ja viestintävaliokunta on poistanut pykälän tietojen keräämis- ja luovuttamisvelvollisuutta koskevan 2 momentin kokonaan, rajannut 1 momentin tiedonsaantioikeuden koskemaan vain välttämättömiä tietoja viranomaisen tehtävän kannalta sekä täsmentänyt tiedonsaantioikeuden kohteena olevia henkilöitä koskevaa rajausta. Valiokunta on muun muassa poistanut pykälän 1 momentista viittauksen kyseisessä momentissa mainittujen henkilöiden lukuun toimivista tahoista. Valiokunta on myös lisännyt saamansa selvityksen perusteella pykälän 4 momenttiin säännöksen siitä, että momentissa mainittu tiedonsaan-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

tioikeus koskee myös taksinkuljettajaa, sekä tehnyt esityksen 4 momenttiin lakitekni- sen korjauksen. Pykälän 2 momentin poistamisen myötä esityksen 3—5 momentti siirtyvät 2—4 momentiksi.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston oikeus saada sen tehtävien hoitamiseksi välttämättömät tiedot koskee rikos- ja sakkorekisterin lisäksi myös poliisiasiain tietojärjestelmää. Esityksen mukaan tiedot toimitettaisiin teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan on sinänsä perusteltua, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi saada lupaviranomaisena poliisilta sen tehtävien hoitamiseksi välttämättömiä tietoja, vaikka ne sisältyisivätkin poliisiasiain tietojärjestelmään. Kyseinen rekisteri alarekistereineen on valiokunnan saaman selvityksen mukaan kuitenkin sisällöltään erittäin laaja ja rekisteri sisältää hyvin paljon sellaisia arkaluontoisia tietoja, jotka eivät ole välttämättömiä Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamiseksi. Huomattava osa rekisterin tiedoista on myös sellaisia, että Liikenteen turvallisuusviraston ei ole lainkaan perusteltua saada niitä tietoonsa. Valiokunta on poistanut pykälästä nimenomaisen viittauksen tiedonsaantioikeudesta ja teknisestä käyttöyhteydestä poliisiasiain tietojärjestelmään. Lisäksi valiokunta on muuttanut säännöstä siten, että säännös tietojen toimittamisesta teknisen käyttöyhteyden avulla tai sähköisesti koskee 3 momentissa tarkoitettua tiedonsaantioikeutta mukaan lukien poliisin osalta rikosrekisteri ja sakkorekisteri. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla on muutoin kuin teknisen käyttöyhteyden avulla oikeus saada poliisilta tiedot, jotka ovat välttämättömiä arvioitaessa palvelujen käyttäjien turvallisuuteen liittyvien lupaedellytysten täyttymistä tai tehtäessä muita vastaavia tässä laissa tarkoitettuja valvontatoimia. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että viranomaisten tiedonsaantioikeutta koskevaan pykälään ja liikenteen rekistereitä koskeviin säännöksiin joudutaan todennäköisesti nyt säädettävän lakihankkeen II ja III vaiheessa tekemään muutoksia.

IV osa 2 luku 4 §. Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtävien hoitaminen. Valiokunta on lisännyt 4 §:ään uuden 1 momentin, joka koskee poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tämän lain noudattamisen valvonnan kannalta tarvittavaa toimivaltuutta tarkastaa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Lisäksi valiokunta on lisännyt pykälään uuden 2 momentin, jonka perusteella mainituilla viranomaisilla on oikeus keskeyttää kuljetus, jos 2 momentissa mainitut asiakirjat eivät ole saatavissa. Saatavissa ololla tarkoitetaan sitä, että jos säännöksessä tarkoitettut asiakirjat eivät ole viranomaisen saatavissa esimerkiksi sähköisen lupa- tai muun vastaavan järjestelmän kautta, asiakirja tulee olla joko paperiasiakirjana tai sähköisessä viranomaisille esitettävissä olevassa muodossa ajoneuvossa mukana. Tällainen asiakirja voi olla tulevaisuudessa esimerkiksi sähköinen rahtikirja. Valiokunta pitää näitä säännöksiä välttämättöminä kyseisten viranomaisten valvontatehtävien hoitamisen kannalta. Momenttien lisäämisen myötä pykälän ainoa momentti siirtyy 3 momentiksi.

V osa 1 luku 2 §. Rekisteriin merkittävät tiedot. Valiokunta on tehnyt pykälän 1 momenttiin, 2 momentin 4 kohtaan ja 3 momenttiin lakitekniisiä korjauksia sekä muuttanut 1 ja 3 momentissa käytettyä terminologiaa vastaamaan voimassa olevaa lainsäädäntöä.

V osa 1 luku 4 §. Tietojen luovuttaminen. Perustuslakivaliokunta piti lausunnossaan tärkeänä, että arvioitavana olevan internetiin sijoitettavan henkilörekisterin (liikenneluparekisterin julkisen osan) sisällön ja tarkoituksen kannalta perusteltu rajaus, jonka mukaan rekisteristä ei voi ha-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

kea tietoja erilaisina massahakuina, sisällytetään ehdotettuun lakiin. Valiokunta on rajannut pykälän 1 momenttia siten, että kaikkien saataville sähköisesti tai teknisen käyttöyhteyden avulla saatettavat tiedot rajataan siten, että tiedot koskevat vain yritystä tai yhteisöä. Koska kyse ei muutoksen jälkeen ole henkilörekisteristä, myöskään siitä tehtäviä hakuja ei ole tarpeen rajata yksittäisiin hakuihin perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla. Kaikkien saataville voitaisiin esimerkiksi internetin kautta saattaa luvanhaltijana olevan yrityksen tai yhteisön nimi, voimassa olevaa lupaa koskevat tiedot sekä yleiseen käyttöön tarkoitettut yhteystiedot. Säännöksen perusteella kaikkien saataville saatettavat tiedot eivät saa sisältää henkilötietoja.

VI osa 1 luku 2 §. Luvan peruuttaminen, huomautus ja varoitus. Perustuslakivaliokunta on edellyttänyt lausunnossaan, että pykälää on täsmennettävä olennaisesti siten, että säännöksestä käy ilmi, millaisissa tilanteissa toimijalle voidaan antaa huomautus tai varoitus, ja säädetään selkeästi siitä, minkälaiseen harkintaan huomautuksen tai varoituksen antaminen sekä sellaisen riittävyys perustuu. Liikenne- ja viestintävaliokunta on täydentänyt pykälän 2 momentin 1 kohtaa sekä 3 momenttia siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tässä laissa tarkoitettun luvan haltijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin luvan peruuttamisen edellytyksenä olevalla tavalla toistuvasti tai vakavasti jättää noudattamatta luvassa tarkoitettua toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuutena huomioiden voida pitää riittävänä. Lisäksi valiokunta on lakitekniisenä korjauksena erottanut esityksen 3 momentin viimeisen lauseen erilliseksi 4 momentiksi.

VI osa 1 luku 3 §. Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen määrääjäksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi ja poliisin antama varoitus. Valiokunta on lisännyt lukuun uuden 3 §:n. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriö, sisäministeriö, Poliisihallitus ja Liikenteen turvallisuusvirasto ovat keskustelleet asiasta keskenään, ja saadun selvityksen mukaan ajoluvan peruuttamisesta on tarpeen säätää erikseen yksityiskohtaisesti nyt säädettävässä laissa. Uuden 3 §:n mukaan poliisi voi pykälässä säädetyin edellytyksin peruuttaa taksinkuljettajan ajoluvan määrääjäksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi taikka antaa varoituksen. Uuden pykälän lisäyksen myötä esityksen 3—4 § siirtyvät 4—5 §:ksi.

VI osa 1 luku 5 § (HE:n 4 §). Muutoksenhaku. Valiokunta on tehnyt uuden hankintalain vuoksi pykälään lakitekniisiä korjauksia, joilla nyt säädettävä laki ja uudet hankintoja koskevat säännökset saatetaan yhdenmukaisiksi.

VI osa 2 luku 1 §. Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen. Valiokunta on täsmäntänyt 1 momentin 1 ja 2 kohtaa perustuslakivaliokunnan lausunnossaan edellyttämällä tavalla siten, että säännöksistä käy täsmällisesti ilmi, minkä säännösten ja luvattoman toiminnan rikkomisesta rangaistaan. Saadun selvityksen mukaan säännösten tarkoituksena on, että säännöksellä puututaan sellaiseen toimintaan, johon nyt säädettävä laki, ammattimaista liikenteenharjoittamista koskevat nyt säädettävässä laissa yksilöidyt EU-asetukset tai Suomessa sovellettavat kansainväliset sopimukset edellyttävät erillistä lupaa ja toimintaa harjoitetaan ilman lupaa tai luvassa tarkoitettua toimintaa koskevien säännösten vastaisesti. Valiokunta pitää erityisen tärkeänä, että pykälässä viitataan nimenomaisesti myös kabotaasia koskevien säännösten rikkomiseen.

VI osa 2 luku 3 §. Vaitiolovelvollisuuden rikkominen. Valiokunta on poistanut esityksen 3 §:n tarpeettomana johtuen siitä, että taksinkuljettajan rikostaustan tarkistaminen on esityksen

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tehtävä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kyseinen pykälä on jäänyt esitykseen epähuomiossa aiemmasta valmisteluvaiheesta. Pykälän poistamisen myötä luvun 4 § siirtyy 3 §:ksi.

VI osa 2 luku 3 § (HE:n 4 §). Kuljettajan ammattipätevyysäännösten rikkominen. Valiokunta on täsmentänyt selkeyden vuoksi pykälän 2 kohdan sanamuotoa.

VII osa 1 luku 1 §. Voimaantulo. Uusien liikkumispalvelujen kehittäminen on merkittävä mahdollisuus myös Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta. Valiokunta pitää välttämättömänä, että tieto- ja järjestelmärajapintojen avaamisessa edetään ripeästi näiden mahdollisuuksien saavuttamiseksi. Valiokunta on muuttanut rajapintojen avaamista koskevien III osan 2 luvun 1—5 §:n säännösten voimaantuloa siten, että ne tulevat voimaan jo 1.1.2018. Lisäksi valiokunta on lisännyt saamansa selvityksen perusteella EU-säännösten vaatimuksista johtuen säännöksen siitä, että EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa 181/2011 tarkoitettujen terminaalien nimeämistä koskevat tämän lain III osan 2 luvun 6 §:n säännökset ja IV osan 1 luvun 10 §:n älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottoa koskevat säännökset tulevat voimaan jo 1.10.2017. Koska tieto- sekä lippu- ja maksujärjestelmärajapintojen avaamista koskevat säännökset tulevat voimaan jo 1.1.2018, valiokunta on muuttanut voimaantulosäännöstä myös siten, että Liikenteen turvallisuusviraston oikeutta valvoa kyseisten säännösten soveltamista ja noudattamista koskevat säännökset tulevat vastaavasti voimaan 1.1.2018. Myös EU-säännöksissä tarkoitettujen viranomaisten nimeämistä koskevat säännökset tulevat voimaan tähän samaan aikaan. Muilta osin 1. lakiehdotus tulee voimaan 1.7.2018 esityksen mukaisesti.

VII osa 1 luku 3 §. Muut siirtymäsäännökset. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta on lisännyt pykälään uuden 8 momentin, jonka mukaan EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevaa asetusta (EU) n:o 181/2011 sovelletaan Suomen ja Venäjän sekä Suomen ja Norjan väliseen säännölliseen linja-autoliikenteeseen 1 päivästä maaliskuuta 2021 lähtien.

3. lakiehdotus

2 §. Soveltamisala. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan nyt käsittelyssä olevan sääntelykokonaisuuden myöhemmissä vaiheissa tullaan arvioimaan kuljettajien ammattipätevyyteen liittyvät kysymykset yhtenä kokonaisuutena. Liikenne- ja viestintävaliokunta on lisännyt nyt muutettavaksi ehdotetun linja-autonkuljettajia koskevan 2 §:n 3 momentin 7 kohdan lakiin mietinnössään LiVM 33/2006 vp, ja säännökseen liittyvää kysymyksen asettelua muun muassa urheilukuljetuksiin liittyen on pohdittu valiokunnassa perusteellisesti myös myöhemmin. Valiokunta on poistanut muutettavaksi ehdotetun 7 kohdan tässä vaiheessa. Valiokunta katsoo, että kyseinen asia tulee arvioida perusteellisesti myöhemmin muiden ammattipätevyyttä koskevien säännösten valmistelun yhteydessä. Näin ollen nykyinen sääntely jää tältä osin voimaan. Kyseisen säännöksen mukaan ammattipätevyysvaatimuksia ei sovelleta, jos linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa. Valiokunta kiinnittää edelleen huomiota ammattitaidon tarpeeseen esimerkiksi urheiluseurojen yms. linja-autokuljetuksissa näiden kuljetusten turvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi valiokunta on tehnyt lakitekniisen muutoksen 3. lakiehdotuksen johtolauseeseen.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

4. lakiehdotus

Valiokunta on tehnyt 1. lakiehdotuksen nimikkeen muutoksesta johtuen lakiteknisinä korjauksina muutoksen 2 §:n 9 ja 35 kohdan, 71 b §:n 3 kohdan ja 2 momentin, 71 c §:n 1 momentin ja 73 §:n 1 momentin lakiviittauksiin.

5. lakiehdotus

Valiokunta on tehnyt 1. lakiehdotuksen nimikkeen muutoksesta johtuen lakiteknisenä korjauksena muutoksen 6 §:n 1 momentin 14 kohdan lakiviittaukseen.

6. lakiehdotus

Valiokunta on tehnyt 1. lakiehdotuksen nimikkeen muutoksesta johtuen lakiteknisenä korjauksena muutoksen 4 §:n 2 momentin lakiviittaukseen.

7. lakiehdotus

Valiokunta on tehnyt 1. lakiehdotuksen nimikkeen muutoksesta johtuen lakiteknisenä korjauksena muutoksen 1 §:n 2 momentin lakiviittaukseen.

8. lakiehdotus

Valiokunta on tehnyt 1. lakiehdotuksen nimikkeen muutoksesta johtuen lakiteknisenä korjauksena muutoksen 2 §:n 3 kohdan lakiviittaukseen.

9. lakiehdotus

Valiokunta on tehnyt 1. lakiehdotuksen nimikkeen muutoksesta johtuen lakiteknisinä korjauksina muutoksen 3 §:n 2 momentin 8 kohdan, 12 §:n 1 momentin 7 kohdan, 15 §:n 1 momentin 10 kohdan, 17 §:n 2 momentin 13 kohdan ja 20 §:n 1 ja 2 momentin lakiviittauksiin.

10. lakiehdotus

63 §. Kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset. Valiokunta on tehnyt 1. lakiehdotuksen nimikkeen muutoksesta johtuen lakiteknisenä korjauksena muutoksen 63 §:n 3 momenttiin.

Voimaantulosäännös. Valiokunta on muuttanut voimaantulosäännöstä siten, että tieliikennelain 1 a §:n kumoaminen tulee voimaan jo 1.10.2017. Muutos johtuu siitä, että kyseinen säännös on sisällytetty 1. lakiehdotukseen ja se tulee voimaan EU-säännösten vaatimuksista johtuen jo 1.10.2017.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Liikenne- ja viestintävaliokunnan päätösehdotus:

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 161/2016 vp sisältyvän 2. lakiehdotuksen.

Eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen HE 161/2016 vp sisältyvät 1. ja 3.—10. lakiehdotuksen. (Valiokunnan muutosehdotukset)

Eduskunta hyväksyy kolme lausumaa. (Valiokunnan lausumaehdotukset)

Valiokunnan muutosehdotukset

1.

Laki liikenteen palveluista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

I OSA

Yleistä

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *ammattimaisella kuljettamisella tiellä* henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan;
- 2) *kuljetuspalvelulla* henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista ammattimaisesti;
- 3) *taksiliikenteellä* ammattimaista henkilöiden kuljettamista tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä;
- 4) *välityspalvelulla* kuljetusten välittämistä korvausta vastaan lukuun ottamatta palvelua, jossa välitetään vain palveluntarjoajan omia kuljetuksia;

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

5) *liikennepalvelulla* mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön;

6) *liikkumispalvelulla* liikennepalveluja ja niihin välittömästi liittyviä tukipalveluja, kuten välityspalveluja, tietopalveluja ja pysäköintipalveluja;

7) *yhdistämispalvelulla* matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja.

Edellä 1 momentissa mainituilla palveluilla tarkoitetaan ainoastaan tieliikenteen palveluja, ellei jäljempänä toisin säädetä.

II OSA

Liikennemarkkinat

1 luku

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

1 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) n:o 1071/2009 (*EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*) tarkoitettu lupa tarvitaan:

1) ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettulla linja- autolla (*henkilöliikennelupa*); tai

2) ammattimaiseen tavaran kuljettamiseen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3500 kiloa (*tavaraliikennelupa*).

Ilman henkilöliikennelupaa saa kuitenkin

1) suorittaa kuljetuksia konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla; tai

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteen kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla ajoneuvolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan.

Ilman tavaraliikennelupaa saa kuitenkin Suomen sisäisissä kuljetuksissa kuljettaa tavaraa traktorilla, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Tavaraa saa kuljettaa myös henkilöliikenneluvan haltija linja-autolla. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan vapauttaa luvanvaraisuudesta muu sellainen Suomen sisäinen tavaran kuljettaminen, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

2 §

Taksiliikenne

Taksiliikenteen harjoittamiseen tarvitaan taksiliikennelupa tai 1 §:ssä tarkoitettu henkilö- tai tavaraliikennelupa. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on tehtävä taksiliikenteen harjoittamisesta ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Ilman taksiliikennelupaa saa kuitenkin suorittaa

1) konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla; tai

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteen kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan.

3 §

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

1) joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolle ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

2) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6—8 artiklassa säädettyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;

3) jota tai jonka määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

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

5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

6) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin kahden viimeisimmän vuoden aikana;

7) jos 3—6 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan oikeushenkilölle:

1) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6—8 artiklassa säädettyt maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset;

2) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoi-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

tetulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

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

4) jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

5) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin kahden viimeisimmän vuoden aikana; ja

6) jos tämän momentin 2—5 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää 1 momentin 2 ja 5 kohdan edellytykset. Lisäksi luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 6 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaisen viranomaisen myöntämä lupa oikeuttaa henkilöiden ja tavaroiden kuljettamiseen oikeuttaa tällaiseen kuljettamiseen myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

4 §

Taksiliikenneluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

1) joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolla ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

2) joka on 6 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen;

3) jonka tässä laissa tarkoitettua lupaa ei ole peruutettu VI osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana;

4) jota tai jonka määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

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

6) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

7) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin, ja

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

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

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

1) joka on 7 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen;

2) jonka liikennelupaa ei ole peruutettu VI osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana;

3) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavara-liikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

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

5) jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

6) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin; ja

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

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijalla on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa ja luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö on 6 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen. Myös luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 6 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

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

5 §

Liikenteestä vastaava henkilö

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijalla on oltava liikenteestä vastaava henkilö, joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen liikenteenharjoittamista ja edustaa yritystä, jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta muuta johdu. Konzernissa tai siihen verrattavassa yhtymässä voidaan sama henkilö nimetä useamman oikeushenkilön liikenteestä vastaavaksi henkilöksi.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

6 §

Luonnollisen henkilön hyvä maine

Liikenteestä vastaava henkilö tai luvan hakijana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

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

2) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettusta vakavasta rikkomuksesta; taikka

3) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vankeus- tai sakkorangaistukseen taikka hänelle on määrätty seuraamuksia yhteensä vähintään neljästä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettusta teosta.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvan hakijana tai haltijana olevaa luonnollista henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentissa tarkoitettut teot eivät osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta voi osoittaa:

- 1) tekojen suuri määrä;
- 2) teon vakavuus;
- 3) teon suunnitelmallisuus;
- 4) teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen;
- 5) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa;
- 6) se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus;
- 7) se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta; tai
- 8) se, että teko on jokin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista.

7 §

Oikeushenkilön hyvä maine

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvan haltijana oleva oikeushenkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

- 1) se on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisösakkoon; tai
- 2) sen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 6 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta.

Oikeushenkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettun tuomion perustana oleva teko ei osoita hakijan olevan 6 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

8 §

Luvan voimassaolo

~~Taksiliikennelupa on voimassa toistaiseksi.~~ Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvat ovat voimassa 10 vuotta myöntämispäivämäärästä.

9 §

Luvan muuttaminen ja uusiminen

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikennelupaa voidaan muuttaa tai lupa uusia Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtävästä hakemuksesta. Luvan uusimiseen sovelletaan, mitä luvan myöntämisestä säädetään. Luvan muuttamisessa on huomioitava 3—7 §:ssä säädetty luvan myöntämisen edellytykset siltä osin kuin niillä on vaikutusta luvan muuttamiseen.

Jos henkilö- tai tavaraliikenneluvan uusimista koskeva hakemus on pantu vireille viimeistään kuukautta ennen luvan viimeistä voimassaolopäivää, uusittavalla luvalla saa jatkaa liikennettä asian ratkaisemiseen saakka.

Luvan haltijan on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuneista muutoksista.

10 §

Kuolinpesän oikeus jatkaa liikennettä

Jos taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijana oleva luonnollinen henkilö kuolee, kuolinpesä saa jatkaa liikennettä enintään kuuden kuukauden ajan kuolinpäivästä, jos se kolmen kuukauden kuluessa kuolinpäivästä ilmoittaa tässä laissa säädetty edellytykset täyttävän liikenteestä vastaavan henkilön Liikenteen turvallisuusvirastolle.

11 §

Riskiyritys

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka on tuomittu rangaistukseen tai jolle on määrätty seuraamuksia 6 §:n 1 momentissa tai 7 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainittujen lainkohtien mukainen. Riskiyrityksenä pidetään myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, jonka liikenteestä vastaava henkilö, toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies on tuomittu rangaistukseen tai jonka liikenteestä vastaavalle henkilölle, toimitusjohtajalle tai vastuunalaiselle yhtiömiehelle on määrätty seuraamuksia 6 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainitun lainkohdan mukainen.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija lakkaa olemasta riskiyritys, jos sitä tai sen liikenteestä vastaavaa henkilöä, toimitusjohtajaa ja vastuunalaista yhtiömiestä ei viimeksi kuluneen vuoden

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

aikana ole tuomittu uusista rikoksista tai rikkomuksista tai jos rikosten ja rikkomusten kokonaismäärä on laskenut alle sen, mitä 6 §:n 1 momentissa tai 7 §:n 1 momentissa säädetään.

12 §

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

Tässä pykälässä tarkoitetaan tavarankuljetuksen tilaajalla elinkeinonharjoittajaa, joka tilaa kuljetuksen ja joka on kaupparekisterilain (129/1979) 3 §:n 1 momentin mukaan velvollinen tekemään perusilmoituksen, sekä valtiota, kuntaa, kuntayhtymää, Ahvenanmaan maakuntaa, Ahvenanmaan maakunnan kuntaa ja kuntayhtymää, seurakuntaa, seurakuntayhtymää, muuta uskonnollista yhdyskuntaa, muuta julkisoikeudellista oikeushenkilöä ja vastaavaa ulkomaista toimijaa.

Tavarankuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen kuljetuksesta sopimista selvitettävä, että:

1) kuljetuksen suorittajalla on tarvittava lupa tai oikeus suorittaa kuljetus maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 (EU:n **tavaraliikennelupa-asetus**) tarkoitettuna kabotaasiliikenteenä; ja

2) kuljetuksen suorittaja on merkitty arvonlisäverolain (1501/1993) mukaiseen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin, jos se on siihen velvollinen kyseisestä myynnistä.

Sopimusta ei saa tehdä, jos 2 momentissa säädetty edellytykset eivät täyty. Sopimusta ei saa myöskään tehdä, jos kuljetuksen tilaaja tietää tai hänen pitäisi tietää, ettei sopimuksen toinen osapuoli aio täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan työnantajana.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua selvitystä ei tarvitse tehdä, jos:

1) sopimuspuoli on valtio, kunta, kuntayhtymä, Ahvenanmaan maakunta, Ahvenanmaan maakunnan kunta tai kuntayhtymä, seurakunta, seurakuntayhtymä, Kansaneläkelaitos tai Suomen Pankki;

2) edellisen selvityksen tekemisestä saman sopimuspuolen kanssa on kulunut vähemmän kuin kolme kuukautta; tai

3) tilaajan ja sopimuspuolen sopimussuhdetta voidaan pitää vakiintuneena aikaisempien kuluvana vuonna tapahtuneiden kuljetusten johdosta, jolloin selvitykset on tehtävä kalenterivuositain.

Tilaajan tai tämän edustajan ei myöskään tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua selvitystä, jos sovittu kuljetushinta ilman arvonlisäveroa on vähemmän kuin 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä kuljetussopimuksissa tai jos 1 §:n 3 momentin mukaisten Suomen sisäisten kuljetusten alihankintasopimuksen vastikkeen arvo ilman arvonlisäveroa on enintään 10 000 euroa.

13 §

Välityspalvelun tarjoajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus

Välityspalvelun tarjoajan on varmistettava, että kuljetuksesta vastaavalla kuljetustoiminnan harjoittajalla on tarvittava taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupa.

Välityspalvelun tarjoajan tai sen Suomessa olevan edustajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosittain tammikuun loppuun mennessä kokonaissummat **sen tiedossa olevista** korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista, ellei ky-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

seinen tieto ole viranomaisen saatavilla Verohallinnolle tehdyn vastaavan ilmoituksen perusteella.

14 §

Rekisteröitymisvelvollisuus

Palveluntarjoajan, joka harjoittaa ammattimaista tavarankuljettamista tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2 000 kiloa ja enintään 3 500 kiloa, on rekisteröidyttävä Liikenteen turvallisuusvirastoon. Rekisteröitymisvelvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos toimintaan ei vaadita lupaa 1 §:n 3 momentin nojalla.

15 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 14 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä ajoneuvo on rekisteröity ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

2 luku

Kansainvälinen tavarankuljetus

1 §

Kansainvälisen liikenteen kuljetuslupa

Kansainvälisen liikenteen kuljetusluvalla tarkoitetaan lupaa, jonka nojalla ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa taikka Suomessa rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua ulkomailla.

2 §

Suomessa tarvittavan kuljetusluvun myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kansainvälisen liikenteen kuljetusluvun hakijalle, joka suorittaa kuljetuksen muualla kuin Suomessa rekisteröidyllä tai Suomessa rekisteröidyllä, mutta muualla kuin Suomeen vuokratulla kuorma-autolla ja yli 3 500 kiloa painavalla auton ja perävaunun ajoneuvoyhdistelmällä siten kuin Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa tai velvoitteessa taikka Euroopan unionin lainsäädännössä edellytetään.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Liikenne- ja viestintäministeriö voi Suomea sitovaan kansainväliseen velvoitteeseen ja sopimukseen sisältyvän vastavuoroisuuden perusteella sopia vähäisiä poikkeuksia lupajärjestelyihin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa pakottavasta syystä sallia sellaisen kuljetuksen, joka ei ole kansainvälisen sopimuksen mukainen.

3 §

Ulkomaille tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää ulkomaille tarvittavan kansainvälisen liikenteen kuljetusluvan. Lupahakemuksessa on esitettävä lupaviranomaisen pyytämät hakemuksen käsittelemiseksi tarpeelliset tiedot. Jos lupa voidaan myöntää lupien vähäisen määrän vuoksi vain osalle hakijoista, se on myönnettävä hakijalle, jonka kuljetus tehokkaimmin hyödyntää haettuun lupaan kohdistuvaa kuljetusoikeutta.

4 §

Kuljetusluvan palauttaminen

Kuljetusluvan haltija on velvollinen viipymättä palauttamaan käyttämättömäksi jäävän tai käyttämättä jääneen 2 tai 3 §:ssä tarkoitetun kuljetusluvan lupaviranomaiselle. Lupaviranomainen voi vaatia kuljetusluvan palautettavaksi, jos luvan haltija ei käytä kuljetuslupaa eikä ota sitä käyttöön lupaviranomaisen asettamassa kohtuullisessa määräajassa.

3 luku

Kuljettajaa koskevat vaatimukset

1 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Taksiliikenteessä toimivalla kuljettajalla (*taksinkuljettajalla*) on oltava taksinkuljettajan ajolupa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

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

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

3) joka on suorittanut Liikenteen turvallisuusviraston järjestämän taksinkuljettajan kokeen. Sen lisäksi, että kunkin taksiliikennettä harjoittavan toimijan on vastattava ja huolehdittava III osan 1 luvun 2 §:n mukaisesti, että kuljettajalla on tarvittava osaaminen, taksinkuljettajan kokeen tarkoituksena on selvittää ajoluvan hakemisen yhteydessä, että kuljettaja kykenee huolehtimaan

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

matkustajan turvallisuudesta myös käytettävästä ajoneuvosta riippumatta, ottamaan huomioon matkustajan toimintarajoitukset ja että hänellä on pääasiallista toiminta-aluetta koskeva riittävä paikallistuntemus. (Uusi)

Liikenteen turvallisuusvirasto ei kuitenkaan saa myöntää taksinkuljettajan ajolupaa henkilölle, joka on rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla ~~on~~ syyllistynyt ajoluvan hakemista edeltäneen viiden vuoden aikana:

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

2) sellaiseen rikoslain (39/1889) 21 luvun 4—5 tai 6 a—15 §:ssä tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, 28 luvun 1—9 sekä 11 ja 12 §:ssä tarkoitettuihin omaisuusrikkoksiin, 31 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun ryöstöön tai 32 luvun 1—10 §:ssä tarkoitettuihin kätke- ja rahanpesurikoksiin;

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto ei myöskään saa myöntää ajolupaa, jos henkilö on sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt:

1) edellä 3 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun tekoon; tai

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

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettujen taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista. (Uusi)

2 §

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

Taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta myöntämispäivämäärästä. Taksinkuljettajan täytettyä 68 vuotta hänen on kuitenkin huolehdittava siitä, että hän täyttää ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset. Ajolupa voidaan uusida Liikenteen turvallisuusvirastoon tehtävästä hakemuksesta. Ajoluvan uusimiseen sovelletaan mitä ajoluvan myöntämisestä säädetään.

Henkilö- ja taksiliikenneluvan haltijan on huolehdittava, että sen lukuun ajava taksinkuljettaja täyttää 1 §:n 1 momentissa säädetyt vaatimukset eikä ole syyllistynyt mainitun pykälän 2 momentissa tarkoitettuihin tekoihin eikä häntä koske 2 momentissa tarkoitettu kielto. Tätä tarkoitusta varten luvan haltijan on tarkistettava kuljettajan korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin annettu ote rikosrekisteristä. Rikosrekisteriote voidaan vaatia esitettäväksi enintään kerran vuodessa uudelleen, jos luvan haltijan on syytä epäillä, että kuljettaja olisi syyllistynyt tekoihin tai häntä koskee kielto, jotka estävät häntä toimimasta taksinkuljettajana.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Luvan haltijan on tehtävä merkintä rikosrekisteriotteen esittämisestä ja otteen tunnistetiedot henkilön henkilötietoihin. Luvan haltija ei saa ottaa otteesta jäljennöstä, ja ote on palautettava viipymättä otteen esittäneelle. Sillä, jolle ote rikosrekisteristä on tämän lain nojalla esitetty, on vaitiolovelvollisuus rikosrekisteriotteesta ilmenevistä tiedoista. Vaitiolovelvollisuuden piiriin kuuluvaa tietoa ei saa paljastaa sivulliselle senkään jälkeen, kun henkilö ei enää hoida sitä tehtävää, jossa hän on tiedon saanut.

Kun taksinkuljettajan tehtävä ilmoitetaan haettavaksi, hakuilmoituksessa on mainittava siitä, että tehtävään otettavan henkilön on esitettävä nähtäväksi rikosrekisterilain 6 e §:ssä tarkoitettu rikosrekisteriote.

Henkilö- ja taksiliikenneluvan haltijan on huolehdittava, että sen lukuun ajava taksinkuljettaja täyttää 1 §:n 1 momentissa säädetyt vaatimukset eikä ole syyllistynyt mainitun pykälän 2 momentissa tarkoitettuihin tekoihin. Tätä tarkoitusta varten luvan haltijan on tarkistettava kuljettajan korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin annettu ote rikosrekisteristä. Rikosrekisteriote voidaan vaatia esitettäväksi enintään kerran vuodessa uudelleen, jos luvan haltijan on syytä epäillä, että kuljettaja olisi syyllistynyt tekoihin, jotka estävät häntä toimimasta taksinkuljettajana.

Luvan haltijan on tehtävä merkintä rikosrekisteriotteen esittämisestä ja otteen tunnistetiedot henkilön henkilötietoihin. Luvan haltija ei saa ottaa otteesta jäljennöstä, ja ote on palautettava viipymättä otteen esittäneelle. Sillä, jolle ote rikosrekisteristä on tämän lain nojalla esitetty, on vaitiolovelvollisuus rikosrekisteriotteesta ilmenevistä tiedoista. Vaitiolovelvollisuuden piiriin kuuluvaa tietoa ei saa paljastaa sivulliselle senkään jälkeen, kun henkilö ei enää hoida sitä tehtävää, jossa hän on tiedon saanut.

Jos luvan haltija toimii itse taksinkuljettajana, hänen on ilmoitettava tästä Liikenteen turvallisuusvirastolle, jolla on oikeus saada luvanhaltijaa koskeva tieto rikosrekisteristä IV osan 2 luvun 2 §:n 4 momentin nojalla.

III OSA

Palvelut

1 luku

Henkilöliikennepalvelut

1 §

Tiedonantovelvollisuus

Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että vähintään seuraavat tiedot ovat matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa:

1) tieto siitä, tarjotaanko kuljetuspalvelua luvan nojalla vai onko kuljetuspalvelu vapautettu luvanvaraisuudesta,

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

2) pääasiallinen toiminta-alue, tarjottavat palvelut mukaan lukien palveluajat, sekä niiden muutokset ja peruutukset;

3) hinnat tai niiden määräytymisen perusteet;

4) käytössä olevat maksutavat;

5) toimintarajoitteisten matkustajien käytettävissä olevat palvelut ja heidän avustamisensa, kaluston esteettömyys sekä varusteet, jotka helpottavat matkustajan kulkuneuvon pääsyä ja vuorovaikutusta kuljettajan kanssa;

6) ohjeet asiakaspalautteen antamiseksi ja menettely virhetilanteessa.

Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan ei kuitenkaan tarvitse toimittaa tietoja sähköisessä muodossa, jos tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta. Tällöin tietojen on oltava kuitenkin yleisesti saatavilla kirjallisessa muodossa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tietojen ilmoittamisesta tietojen yhteismitallisuuden ja vertailtavuuden varmistamiseksi.

2 §

Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet

Henkilöliikennettä tarjoava luvan haltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

1) kuljettajalla on II osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu taksinkuljettajan ajolupa;

2) kuljettaja varmistaa matkustajan turvallisen ajoneuvon tulon ja siitä poistumisen ja tarjoaa hänelle hänen tarvitsemaansa apua,

3) kuljettajalla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito;

4) kuljettajalla on kyky ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet;

5) matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi;

6) kun hinta perustuu matkan pituuteen tai matkaan käytettävään aikaan, kuljettaja valitsee matkustajan kannalta edullisimman ja tarkoituksenmukaisimman reitin, jos matkustaja jättää valinnan kuljettajalle, tai ajaa matkustajan ennalta matkan tilauksen yhteydessä hyväksymää tai ehdottamaa reittiä;

7) matkustajalla on oikeus maksaa matkansa käteisellä ja yleisimmillä maksukorteilla, jollei 1 §:ssä tarkoitettulla tavalla ole selkeästi määritetty tiettyä maksutapaa, jonka matkustaja on tilauksen tai varauksen yhteydessä hyväksynyt.

3 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

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

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun hinnan ilmoittamisesta ja hintatietojen esilläpidosta.

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa enimmäishinnan yleisimmin käytetyille taksiliikenteen palveluille, **mukaanlukien erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen palveluille**, jos niiden kokonaishintojen nousu on merkittävästi suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin **kehitys**. Liikenteen turvallisuusviraston asettaman enimmäishinnan on oltava kustannussuuntautunut siten, että se sisältää kohtuullisen voiton. Enimmäishintaa on tarkasteltava vuosittain.

2 luku

Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

1 §

Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot

Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi (*avoin rajapinta*). Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava Liikennevirastolle ennen toiminnan aloittamista tai päivityksen osalta heti kun uusi osoite on tiedossa.

Liikenneviraston on tarjottava tekninen palvelu, jolla 1 momentissa tarkoitettu tietojen toimitaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetuista olennaisista tiedoista sekä niitä koskevista ajantasaisuusvaatimuksista sekä teknisestä yhteentoimivuudesta.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

2 §

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta voi:

1) hankkia vähintään perushintaisen kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen johon perustuvan matkustusosoikeuden on oltava todennettavissa helpolla tavalla yleiskäyttöisen teknologian avulla; tai

2) varata yksittäisen matkan tai kuljetuksen, jonka täsmällinen hinta ei ole tiedossa palvelun alkaessa tai joka muusta syystä sovitaan maksettavaksi palvelun päättymisen jälkeen.

Kuljetuspalvelun tarjoaja, joka tarjoaa vain muita kuin IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettua toimivaltaisen viranomaisen tämän lain, ~~tai~~ julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käytösopimuksista annetun lain (1398/2016) mukaisesti hankkimia henkilöliikenteen kuljetuspalveluita, voi poiketa 1 momentin vaatimuksesta, jos sen toteuttaminen ei ole teknisesti tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta.

Lippu- ja maksujärjestelmärajapinnan avaamiseen 1 momentin mukaisesti velvoitetun palveluntarjoajan ja rajapintaa hyödyntävän liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan on tehtävä yhteistyötä tarvittavien käytännön järjestelyjen mahdollistamiseksi.

3 §

Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa

Tämän lain IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettua toimivaltaisen viranomaisen on huolehdittava siitä, että hankittaessa liikkumispalveluja tai niihin liittyviä lippu- ja maksujärjestelmiä tämän lain, hankintalain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain mukaisesti on tarjouspyynnössä, hankintailmoituksessa ja hankintasopimuksessa edellytettävä, että:

1) palveluntarjoaja on kuvannut, miten se on täyttänyt 1 §:ssä säädetyt velvollisuutensa;

2) palveluntarjoajan lipputuotteisiin perustuvien matkustusosoikeuksien on oltava todennettavissa sähköisen viestintäverkon avulla taustajärjestelmästä, ja todentamisessa on käytettävä yleiskäyttöisiä teknologioita;

3) jos matkustusosoikeus todennetaan toisen palveluntarjoajan taustajärjestelmästä, taustajärjestelmien välisen viestinnän on oltava mahdollista rajapinnan kautta.

Toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä kaikki sellaiset palveluntarjoajien käyttämät järjestelmät, jotka täyttävät 1 momentin 2 kohdan vaatimukset. Toimivaltaisen viranomaisen on myös huolehdittava siitä, että sen toiminta muutoinkin edistää lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

4 §

Rajapintojen avaamiseen liittyvät yleiset vaatimukset

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettu avointen rajapintojen kautta tarjottava pääsy tietoihin ja tietojärjestelmiin ja sen toteuttamiseksi mahdollisesti tarvittavat tukipalvelut, käyttöehdot, ohjelmistot, lisenssit ja muut tarvittavat palvelut on tarjottava oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen rajapintojen avaamiseen velvoitettujen palveluntarjoajien on huolehdittava siitä, että avaaminen voi tapahtua palvelun tietoturvan tai yksityisyyden suojan vaarantumatta.

5 §

Palveluita ja rajapintoja yhdistävien palveluiden yhteentoimivuus

Tässä luvussa säädettyjä avoimia rajapintoja teknisesti yhdistävien palveluntarjoajien ja matkustusoikeuden todentamiseen liittyvien taustajärjestelmien ylläpitäjien tai ylläpidosta vastaavien toimijoiden on omia palveluitaan ja järjestelmiään kehittäessään huolehdittava niiden yhteentoimivuudesta muiden vastaavien palveluiden kanssa. Edellä tarkoitettujen palveluntarjoajien on muutoinkin tehtävä yhteistyötä matkaketjujen muodostamiseksi tarvittavan teknisen yhteentoimivuuden varmistamiseksi.

Yhdistämispalvelun tarjoajien on avattava matkustusoikeuden todentamisessa tarvittavat rajapinnat ja huolehdittava siitä, että matkustusoikeuden todentaminen voidaan tehdä yleiskäyttöisten teknologioiden avulla.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 ja 2 momentissa tarkoitettua yhteentoimivuuden varmistamisesta.

6 §

Älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotto

Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU (*ITS-direktiivi*) 2 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia aloja ja 3 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia toimia koskevia komission ITS-direktiivin 6 artiklan nojalla antamia määräyksiä sovellettaessa noudatetaan ITS-direktiivin liitteessä II vahvistettuja periaatteita.

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava ja tarkistettava, täyttävätkö ITS-direktiivin 2 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia aloja ja 3 artiklassa tarkoitettuja ensisijaisia toimia toteuttavat palveluntarjoajat, viranomaiset ja muut toiminnanharjoittajat direktiivissä ja sen nojalla säädetty vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkempia teknisiä määräyksiä 2 momentissa tarkoitettua vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja arvioinnin hakemisesta.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

3 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

1 §

Hankintamenettelyt

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia. Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 (*palvelusopimusasetus*) tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4—8 artiklassa.

Muihin kuin 1 momentissa tarkoitettuihin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovelletaan **hankintalain** tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annetun lain (~~349/2007~~) mukaisia hankintamenettelyjä. Näihin sopimuksiin sovelletaan palvelusopimusasetusta lukuun ottamatta sen 5 artiklan 2—6 kohdan ja 8 artiklan 2—4 kohdan säännöksiä.

Tämän lain IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää käyttöoikeussopimuksia tehtäessä menettelyä, jossa kaikki palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuihin liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksen (yksivaiheinen menettely) tai menettelyä, jossa kaikki mainitut liikenteenharjoittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen, minkä jälkeen toimivaltainen viranomainen valitsee osallistumisilmoituksen tehneistä ne, jotka voivat menettelyn seuraavassa vaiheessa tehdä tarjouksen (kaksivaiheinen menettely).

2 §

Hankinnasta ilmoittaminen ja vähimmäismääräajat

Sen lisäksi, mitä palvelusopimusasetuksen 7 artiklassa säädetään, toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava julkisesti 1 §:n 3 momentin mukaisilla menettelyillä tehtävistä käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi internet-osoitteessa www.hankintailmoitukset.fi. **Hankintaan liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi hankintalain 8 luvun säännöksiä.**

Hankintamenettelyn määräaikoja asetettaessa on otettava huomioon hankinnan koko ja sopimuksen kesto sekä tarjousten laatimisen ja toimittamisen vaatima aika. Määräajat lasketaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jolloin hankintailmoitus on lähetetty julkaistavaksi. Jos toimivaltainen viranomainen soveltaa kaksivaiheista menettelyä, tarjousaika lasketaan tarjouspyynnön lähettämispäivästä.

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 45 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 40 päivää.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

3 §

Tarjouspyyntö

Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja niin selvästi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismitallisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia. Tarjouspyynnössä liikenteenharjoittajia pyydetään määräaikaan mennessä esittämään tarjouksensa.

Tarjouspyynnössä ja soveltuvin osin hankintailmoituksessa tulee olla:

- 1) hankinnan kohteen määrittely sekä laatua koskevat vähimmäisvaatimukset;
- 2) viittaus julkaistuun hankintailmoitukseen;
- 3) tarjousten tekemisen määräaika;
- 4) osoite, johon kirjalliset tarjoukset on toimitettava;
- 5) kieli tai kielet, joilla tarjoukset on laadittava;
- 6) liikenteenharjoittajien taloudellista ja rahoituksellista tilannetta, teknistä kelpoisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset ja muut vaatimukset sekä luettelo asiakirjoista, jotka on toimitettava;
- 7) tarjouksen valintaperuste;
- 8) tarjousten voimassaoloaika.

Hankinnassa sovelletaan lisäksi hankintalain 71—74 §:n säännöksiä, jotka koskevat hankinnan kohteen kuvausta, merkkien käyttöä hankinnan kohteen kuvauksessa, teknistä selvitystä ja vaatimustenmukaisuuden osoittamista. Rautatieliikennettä koskeviin muihin kuin käyttöoikeussopimuksiin sovelletaan lisäksi mainitun lain 58 §:n jälki-ilmoitusvelvollisuutta koskevaa säännöstä.

4 §

Tarjoajien valinta

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja tarjoajien taloudelliseen ja rahoitukselliseen tilanteeseen, tekniseen suorituskykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisiä ja syrjimättömiä perusteita noudattaen.

Tarjouskilpailussa on suljettava pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syyllistynyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 81 §:n perusteella.

5 §

Neuvottelut tarjousten jättämisen jälkeen

Toimivaltainen viranomainen voi neuvotella palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti tarjousten jättämisen jälkeen tarjouksen tehneiden liikenteenharjoittajien kanssa, jos tarjouspyyntöä ei ole voitu laatia niin tarkasti, että paras tarjous voitaisiin valita tai jos tarjoukset eivät sisällöltään vastaa tarjouspyyntöä. Edellytyksenä on lisäksi, että tarjouspyynnön mukaisia sopimusehtoja ei olennaisesti muuteta.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen neuvottelujen tarkoituksena on parhaan tarjouksen valinta. Toimivaltaisen viranomaisen on neuvoteltava tarjousten mukauttamiseksi hankintailmoituksessa tai tarjouspyynnössä esitettyihin vaatimuksiin. Neuvottelut voidaan käydä vaiheittain siten, että neuvotteluissa mukana olevien liikenteenharjoittajien määrää rajoitetaan neuvottelujen aikana soveltamalla tarjouksen valintaperusteita.

6 §

Tarjouksen valinta

Tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on toimivaltaisen viranomaisen kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin hankinnan kohteeseen liittyvien vertailuperusteiden mukaan, tai se, joka on hinnaltaan halvin. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää palvelua koskevia vaatimuksia kuten tarjotun palvelun laatua, kaluston laatua, esteettömyyttä, palvelun integrointia, hintaa, tarjonnan määrää, matkustajahintoja, ympäristöystävällisyyttä sekä ympäristövaatimusten täyttymistä.

Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Painotus voidaan ilmaista myös ilmoittamalla kohtuullinen vaihteluväli. Jos vertailuperusteiden suhteellisen painotuksen ilmaiseminen ei ole perustellusti mahdollista, vertailuperusteet on ilmoitettava tärkeysjärjestyksessä.

7 §

Lisätilaus ja sopimuksen voimassaoloajan pidentäminen

Toimivaltainen viranomainen voi tehdä ilman tarjouskilpailua lisätilauksen, jos se vastaa aikaisemmin yksivaiheista tai kaksivaiheista menettelyä käyttäen tehtyä hankintaa. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisesta myöhemmästä ilman tarjouskilpailua tehtävästä hankinnasta ja että sopimuksen pituus lisätilauksen aika huomioon ottaen ei ylitä palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 3 kohdassa säädettyä enimmäisaikaa.

Käyttöoikeussopimus voi sisältää sopimusehtoja tavoitteista, joiden mukaan liikennettä sopimusaikana kehitetään. Tavoitteet voivat liittyä palvelutason toteutumiseen tai matkustajamäärien kasvuun. Sopimusehdoissa voidaan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien keinojen valinta jättää liikenteenharjoittajan vastuulle joko osittain tai kokonaan.

Käyttöoikeussopimuksen alkuperäistä voimassaoloaikaa voidaan pidentää, jos sopimuksessa on 2 momentissa tarkoitettuja ehtoja ja ehdoissa asetetut tavoitteet tai osa niistä on saavutettu liikenteenharjoittajan toimenpitein. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisuudesta pidentää sopimusta, sopimuksen pituus ei voimassaoloajan pidennys huomioon ottaen ylitä 1 momentin mukaista enimmäisaikaa eikä liikenteenharjoittaja saa tavoitteiden toteutumisesta muuta hyvitystä.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

8 §

Hankintapäätös ja asiakirjajulkisuus

Hankintayksikön on tehtävä ehdokkaiden ja tarjoajien asemaan vaikuttavista ratkaisuksista sekä tarjousmenettelyn ratkaisusta kirjallinen päätös, joka on perusteltava. Päätöksestä tai siihen liittyvistä asiakirjoista on käytävä ilmi ratkaisuun olennaisesti vaikuttaneet seikat, joita ovat ainakin ehdokkaan, tarjoajan tai tarjouksen hylkäämisen perusteet sekä ne perusteet, joilla hyväksytyjen tarjousten vertailu on tehty. Päätöksestä tai siihen liittyvistä asiakirjoista on lisäksi käytävä ilmi, minkä ajan kuluttua hankintasopimus voidaan tehdä. Hankintaa koskevaan päätökseen sovelletaan lisäksi **hankintalain 126 ja 127 §:ää**.

Hankintaa koskevan päätöksen jälkeen toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä palvelusopimusasetuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Sopimuksen pakollisesta sisällöstä säädetään mainitun asetuksen 4 artiklassa. Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus voidaan tehdä ja päätös panna täytäntöön aikaisintaan 21 päivän kuluttua siitä, kun tarjouskilpailuun osallistunut liikenteenharjoittaja on saanut tai hänen katsotaan saaneen päätöksen ja valitusosoituksen tiedoksi. Sopimus voidaan kuitenkin tehdä tätä aikaisemmin, jos sopimuksen tekeminen on ehdottoman välttämätöntä yleistä etua koskevasta pakottavasta syystä tai toimivaltaisesta viranomaisesta riippumattomasta ennalta arvaamattomasta syystä. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos hankintasopimus tehdään ainoan hyväksyttävän tarjouksen tehneen liikenteenharjoittajan kanssa eikä tarjouskilpailussa ole jäljellä muita tarjoajia tai ehdokkaita, joiden asemaan sopimuskumppanin valinta vaikuttaa.

Hankinta-asiakirjojen julkisuuteen sovelletaan **hankintalain 138 §:ää**.

9 §

Erilliskirjanpitovelvollisuus

Palvelusopimusasetuksen liitteen 5 kohdassa tarkoitetun erilliskirjanpitovelvollisen liikenteenharjoittajan on annettava yksityiskohtaiset tiedot niistä menetelmistä, joilla tuotot ja kulut kohdistetaan eri toiminnoille. Tämän tiedonantovelvoitteen piiriin kuuluvia tietoja on säilytettävä vähintään kymmenen vuotta tilikauden päättymisestä.

Palvelusopimusasetuksen liitteen 5 kohdassa tarkoitetun erillisen kirjanpidon tuloslaskelmat ovat julkisia, ja ne esitetään erilliskirjanpitovelvollisen liikenteenharjoittajan tilinpäätökseen sisältyvänä liitetietona.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään salassapidosta, liikenne- ja viestintäministeriöllä sekä **tämän lain** IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitetuilla toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus saada erilliskirjanpitovelvolliselta liikenteenharjoittajalta palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tietoja asetuksessa tarkoitettujen tehtävien hoitamista varten.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on oikeus salassapitosäännösten estämättä edelleen antaa 3 momentin perusteella saamiaan tietoja komission käytettäväksi palvelusopimusasetuksen avoimuusvelvoitteen edellyttämässä laajuudessa sen arvioimiseksi, ovatko maksetut korvaukset mainitun asetuksen mukaisia.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

10 §

Päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta ja yksinoikeuden antaminen

Tämän lain IV osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi tehdä päätöksen siitä, että se järjestää toimivalta-alueensa tai sen osan julkisen henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Lisäksi toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta internet-sivullaan.

Yksinoikeus voidaan antaa kaikentyyppisten julkisia hankintoja koskevien sopimusten yhteydessä.

4 luku

Liikennepalvelujen julkinen tuki

1 §

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahoihin voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta seuraaviin tarkoituksiin:

- 1) liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään;
- 2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomainen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti;
- 3) kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettun valtionavustusmäärärahan **käyttötarkoituksesta ja myöntämismenettelyistä**.

2 §

Määrärahan kiintiöinti ja käyttö

Liikenne- ja viestintäministeriö saa käyttää valtion talousarviossa osoitettua määrärahaa 1 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittuun tarkoitukseen tämän lain IV osan 1 luvun 4 §:n 1 momentissa säädetyn toimivaltansa rajoissa sekä **tämän luvun** 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen silloin, kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista.

Liikennevirasto päättää määrärahan tai sen osan kiintiöimisestä toimivaltaisille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille ja määrää tarvittavilta osin sen jaosta muihin kuin 1 momentin

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

mukaisiin 1 §:n 1 momentissa mainittuihin tarkoituksiin. Liikennevirasto saa itse käyttää määrärahaa 1 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen. Se voi myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi samaan tarkoitukseen.

Toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset saavat käyttää Liikenneviraston kiintiöimää määrärahaa 1 §:n 1 momentin 1—3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Ne voivat myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi mainitun pykälän mukaisiin tarkoituksiin.

3 §

Korvauksen takaisin periminen

Toimivaltaisen viranomaisen on määrättävä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun korvauksen maksaminen lopetettavaksi ja jo maksettu korvaus kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos korvauksen saaja on:

1) jättänyt palauttamatta sille virheellisesti, liikaa tai ilmeisen perusteettomasti maksetun korvauksen tai sen osan;

2) antanut korvauksen myöntämistä, maksamista tai valvontaa varten virheellisiä tai harhaanjohtavia tietoja ja menettely on ollut omiaan olennaisesti vaikuttamaan korvauksen saantiin, määrään tai ehtoihin, taikka salannut sellaisen seikan;

3) käyttänyt korvauksen olennaisesti muuhun tarkoitukseen kuin se on maksettu; **tai**

4) muutoin 1–3 kohtaan verrattavalla tavalla olennaisesti rikkonut korvausta koskevia säännöksiä tai maksamiseen liittyviä ehtoja.

Toimivaltainen viranomainen voi määrätä valtion tai kunnan talousarviosta maksetun korvauksen maksamisen lopetettavaksi ja jo maksetun korvauksen kokonaan tai osittain takaisin perittäväksi, jos:

1) korvauksen saaja on kieltäytynyt antamasta korvauksen maksamista ja valvontaa varten laissa tai sopimuksessa edellytetyjä tietoja, asiakirjoja ja muuta aineistoa tai apua; tai

2) korvaus on suoritettu muutoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla virheellisin edellytyksin tai perusteettomasti.

Korvauksen saajan on maksettava palautettavalle tai takaisin perittäväälle määrälle korvauksen maksupäivästä korkolain (633/1982) 3 §:n 2 momentin mukaista vuotuista korkoa lisättyinä kolmella prosenttiyksiköllä.

Jos takaisin perittävää määrää ei makseta viimeistään toimivaltaisen viranomaisen asettamana eräpäivänä, sille on maksettava vuotuista viivästyskorkoa korkolain 4 §:n mukaan.

IV OSA

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Viranomaiset ja valvonta

1 luku

Viranomaisten toiminta

1 §

Liikenteen turvallisuusvirasto yleisenä valvontaviranomaisena

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa muuta säädetä.

Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi liikennejärjestelmän toimivuutta ja tämän lain vaikutuksia ja raportoi säännöllisesti liikennejärjestelmän tilasta.

2 §

Liikenneviraston seuranta- ja yhteensovittamistehtävät

Liikennevirasto seuraa liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä.

Liikkumispalvelun tarjoajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä toimittaa määräajoin harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevat tiedot Liikennevirastolle 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tilastointia ja tutkimusta varten. Henkilöliikenteen kuljetuspalvelun tarjoajan on lisäksi ilmoitettava säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta ja olennaisista muutoksista Liikennevirastolle viimeistään 60 päivää ennen suunnitelman toteuttamista siltä osin kuin tiedot eivät ole saatavilla III osan 2 luvun 1 §:n mukaisista rajapinnoista. Tiedot on toimitettava maksutta.

Liikennevirastolla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos ne ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi. Liikennevirasto voi luovuttaa tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Liikennevirastolla on oikeus salassapitovelvollisuuden estämättä saada toiselta viranomaiselta tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille tässä pykälässä tarkoitettujen tehtävien toteuttamiseksi.

3 § (Uusi)

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos tieliikennettä valvovina viranomaisina

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan tämän lain noudattamista.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

4 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset.

Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Lappeenranta, Mikkeli, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna, Seinäjoki ja Vaasa ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella;

2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;

3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;

4) Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella;

5) Kotkan kaupunki Haminan, Kotkan ja Pyhtään kuntien muodostamalla alueella;

6) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella;

7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölan, Lahden,

Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;

8) Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikenneviranomainen Kemin, Keminmaan, Simon, Tervolan ja Tornion kuntien muodostamalla alueella;

9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän muodostamalla alueella;

10) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella;

11) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella;

12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella.

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat III osan 3 luvun 10 §:ssä tarkoitettulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus sisällyttää 2 §:n 3 momentin mukaisesti Liikennevirastolta saamia tietoja liikenteen järjestämisestä koskevan tarjouskilpailun tarjouspyyntöön. Tarjouspyynnöstä ei kuitenkaan saa käydä ilmi yksittäisen yrityksen liike- tai ammattisalaisuutta.

Muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen **hankintalakia** täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

5 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 3 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat III osan 3 luvun 10 §:ssä tarkoitettulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikennettä suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

6 §

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan **maakunnan toimivaltainen viranomainen** ovat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia. Lisäksi mainitun artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuihin tarkastuksiin voivat osallistua poliisi, työsuojeluhallinto, Verohallinto ja Tulli sen toimivallan perusteella, joka niillä on muun lain nojalla. Asetuksen 18 artiklassa tarkoitettuna kansallisena yhteyspisteenä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää ammatillisen pätevyyden osoittamiseksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa säädetyn pakollisen tutkinnon koetehtävien laadinnassa ja koetilaisuuden järjestämisessä apuna ulkopuolista asiantuntijaa. Henkilön, joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan mukaiset vaatimukset, ei tarvitse suorittaa **asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa** tarkoitettua tutkintoa.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua asiakirjan ja 2 kohdassa tarkoitettua todistuksen antaa yrityksen tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan poliisi.

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan **maakunnan toimivaltainen viranomainen** antavat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua todistuksen henkilölle, joka on suorittanut hyväksytysti viraston järjestämän tutkinnon tai jolla on logistiikan alaan kuuluvat mainitussa asetuksessa edellytetyt opinnot sisältävä ammattikorkeakoulututkinto.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

7 §

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset

Kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 (*EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus*) tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan **maakunnan toimivaltainen viranomainen**. Mainitun asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa, 18 artiklan 2 kohdassa ja 19 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia tarkastusviranomaisia ovat poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos.

EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen III luvussa tarkoitettun säännöllisen liikenteen toimivaltainen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto. Ahvenanmaalla säännöllisen liikenteen luvan myöntää Ahvenanmaan **maakunnan toimivaltainen viranomainen**.

8 §

Kabotaasiliikennettä koskevaa turvamenettelyä pyytävä viranomainen

Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 (*EU:n tavaraliikennelupa-asetus*) 10 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä koskevaa turvamenettelyä komissiolta pyytää liikenne- ja viestintäministeriö. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä toimenpiteistä, jotka mainitun artiklan 4 kohdan mukaan on kohdistettava omiin liikenteenharjoittajiin komission myöntämän turvamenettelyn aikana.

9 §

Matkustajien ja kuluttajien oikeuksia valvovat viranomaiset

Sen lisäksi, mitä edellä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston yleisestä toimivallasta, kuluttaja-asiamies valvoo tämän lain säännösten noudattamista kuluttajansuojan kannalta kuluttajansuojalaissa (38/1978) säädetyn mukaisesti.

Sen lisäksi, mitä muussa laissa säädetään kuluttaja-asiamiehen ja kuluttajariitalautakunnan toimivallasta, Liikenteen turvallisuusvirasto on matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011 (*EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus*) 28 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. **Liikenteen turvallisuusvirasto on lisäksi toimivaltainen käsittelemään tämän lain III osan 1 luvun säännösten rikkomista koskevia matkustajien valituksia paitsi, jos kuluttajariitalautakunta on toimivaltainen antamaan asiassa ratkaisusuosituksen kuluttajariitalautakunnasta annetun lain (8/2007) nojalla.**

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

10 §

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa tarkoitettujen terminaalien nimeäminen.

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 12 artiklassa tarkoitettua linja-autoterminaalit, joissa vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä avustetaan, kuultuaan asiassa 3 §:ssä mainittuja toimivaltaisia viranomaisia, terminaalien haltijoita sekä paikkakunnan vammaisjärjestöjen edustajia.

11 §

ITS-direktiivissä tarkoitettu kansallinen viranomainen

ITS-direktiivin 2 artiklassa tarkoitettujen ensisijaisten alojen ja 3 artiklassa tarkoitettujen ensisijaisten toimien toimivaltainen kansallinen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto.

12 §

Interbus-sopimuksessa tarkoitettut viranomaiset

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa linja-autoilla harjoitettavaa satunnaista kansainvälistä matkustajaliikennettä koskevan sopimuksen (*Interbus-sopimus*) tekemisestä tehdyssä neuvoston päätöksessä 2002/917/EY tarkoitettua sopimuksen 6 artiklassa tarkoitettua kuljetusluvasta vapautettua satunnaisen liikenteen valvonta-asiakirjan ja myöntää sopimuksen 15 artiklassa tarkoitettua kuljetusluvan. Sopimuksen 18 artiklassa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos.

13 §

Kahdenvälisissä tieliikennesopimuksissa tarkoitettu viranomainen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää Suomen ja toisen valtion kahdenväliseen sopimukseen perustuvat kuljetusluvut satunnaisen kansainvälisen matkustajaliikenteen harjoittamiseen linja-autolla ulkomailla ja kahdenkeskisiin sopimuksiin perustuvat valtakunnan rajan ylittävien reitien luvat.

14 §

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuutta valvovat viranomaiset

Poliisi ja Tulli valvovat II osan 1 luvun 12 §:ssä säädetyn tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuuden noudattamista.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

2 luku

Viranomaistehtävien hoitaminen

1 §

Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeus

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja EU:n asetusten noudattamisen valvomiseksi päästä tässä laissa tarkoitetun palvelun tarjoajan toimipaikan tiloihin ja alueelle, ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin sekä tiloihin suorittaakseen tarkastuksen. Pääsyoikeus ei kuitenkaan koske pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Tarkastuksessa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

Palvelun tarjoajan on annettava käyttöön tarvittavat tilat ja laitteet tarkastuksen toimittamista varten ja muutoinkin avustettava tarkastuksessa.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai sen jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on tarkastuksen kohteena olevien seikkojen selvittämisen kannalta välttämätöntä ja jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa. Aineisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

2 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Liikenteen turvallisuusvirastolla, kuluttaja-asiamiehellä ja tämän lain säännösten noudattamista valvovalla muulla viranomaisella on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot palveluntarjoajilta ja luvanhaltijoilta sekä muilta toimijoilta ja henkilöiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään tai jotka toimivat näiden lukuun.

Ne, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään, tai niiden lukuun toimivat ovat pyynnöstä velvollisia keräämään ja salassapitosäännösten tai muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä pyynnöstä luovuttamaan tarvittavat tiedot 1 momentissa tarkoitettulle toimivaltaiselle viranomaiselle tässä laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Tiedot on luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot II osan 1 luvussa tarkoitetun luvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, II osan 3 luvussa tarkoitettusta taksinkuljettajasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua organisaatiohenkilöstä tai mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettua organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä sekä poliisiasiamietojärjestelmää. Tiedot toimitetaan teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada poliisilta tiedot, jotka ovat välttämättömiä arvioitaessa palvelujen käyttäjien turvallisuuden liittyvien lupaedellytysten täyttymistä tai tehtäessä muita vastaavia tässä laissa tarkoitettuja valvontatoimia.

3 §

Ajolupatehtävien hoitaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hankkia II osan 3 luvun 1 §:n 2 momentissa tarkoitetun ajolupatehtävän hoitamisessa tarvittavia palveluja Suomessa toimivilta yksityisiltä tai julkisilta palvelun tarjoajilta siten kuin ajokorttilain (386/2011) 8 a—d §:ssä säädetään.

4 §

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtävien hoitaminen

Sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. (Uusi)

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos voi keskeyttää kuljetuksen, jos edellä 1 momentissa tarkoitetut asiakirjat tai tiedot eivät ole saatavissa, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkamista. (Uusi)

Poliisiin on viipymättä ilmoitettava salassapitosäynnösten estämättä Liikenteen turvallisuusvirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa II osan I luvussa tarkoitetun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

5 §

Oikeus saada virka-apua

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada sille tässä laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi virka-apua poliisilta, rajavartiolaitokselta, Tullilta, työsuojeluhallinnolta ja Verohallinnolta.

V OSA

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Liikenteen rekisterit

1 Luku

Liikenneluparekisteri

1 §

Rekisterin tarkoitus ja rekisteriviranomainen

Liikenneluparekisteri on tässä laissa tarkoitettuja lupia ja II osan 1 luvun 14 §:ssä tarkoitettuja rekisteröitymisiä varten ylläpidettävä valtakunnallinen rekisteri, jossa on julkisia ja käyttörajoitteisia tietoja sisältävät osat.

Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää liikenneluparekisteriä. Virasto saa käyttää rekisteriä sille lain mukaan kuuluvien tai lain nojalla säädettyjen tai määrättyjen tehtävien ja velvoitteiden hoitamisessa.

Henkilö- ja tavaraliikennelupaan liittyviin rekisteritietoihin ja niiden luovuttamiseen sovelletaan lisäksi mitä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklassa säädetään.

2 §

Rekisteriin merkittävät tiedot

Liikenneluparekisterin julkiseen osaan merkitään tiedot myönnettyistä ja peruutetuista luvista sekä lupia koskevista muutoksista. Lisäksi julkiseen osaan merkitään luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot, yrityksen **yritys- ja yhteisötunnus**, lupatunnus sekä tieto luvan voimassaoloajasta. Liikenteestä vastaavan henkilön osalta rekisteriin merkitään hänen nimensä ja yhteystietonsa. Luonnollisen henkilön yhteystiedoilla tarkoitetaan sellaisia tietoja, joiden avulla hänet voidaan tavoittaa virka-aikana.

Liikenneluparekisterin käyttörajoitteiseen osaan tallennetaan tiedot oikeushenkilön toimitusjohtajasta, vastuunalaisista yhtiömiehistä ja omistussuhteista. Luonnollisista henkilöistä käyttörajoitteiseen osaan tallennetaan henkilötunnus taikka henkilötunnuksen puuttuessa tieto syntymäajasta, tieto syntymäkotikunnasta, syntymävaltiosta ja kansalaisuudesta sekä tieto kotikunnasta, kotiosoitteesta, äidin- ja asiointikielestä ja henkilön kuolemasta. Yrityksen osalta tallennetaan vastaavat tiedot. Rekisterin käyttörajoitteiseen osaan tallennetaan myös seuraavat tiedot, siltä osin kuin tietojen tallentaminen on tarpeen Liikenteen turvallisuusvirastolle laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi:

- 1) II osan 1 luvun 34 §:ssä tarkoitettuja luvan myöntämisen edellytyksiä ja II osan 1 luvun 67 §:ssä tarkoitettua hyvämaineisuuutta koskevat tiedot,
- 2) tieto siitä, onko yritys katsottu II osan 1 luvun 11 §:ssä tarkoitetuksi riskiyritykseksi,
- 3) IV osan I luvun 5 §:ssä tarkoitettua ammatillisen pätevyyden osoittamista koskevat tiedot,
- 4) Liikenteen turvallisuusviraston IV osan 2 luvun 2 ja 4 §:n nojalla saamat tiedot, sekä
- 5) tiedot VI osan 1 luvussa tarkoitetuista hallinnollisista seuraamuksista.

Liikenneluparekisterin käyttörajoitteiseen osaan merkitään 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot luvan hakijasta. Edelleen liikenneluparekisterin käyttörajoitteiseen osaan merkitään tiedot II

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

osan 1 luvun 14 §:ssä tarkoitetusta rekisteröitymisvelvollisesta palveluntarjoajasta. Luonnollisesta henkilöstä tallennetaan tällöin nimi, henkilötunnus ja yhteystiedot mukaan lukien kotiosoite. Oikeushenkilöstä tallennetaan nimi, **yritys- ja yhteisötunnus** ja yhteystiedot.

3 §

Tietojen säilyttäminen

Liikenneluparekisteriin merkityt tiedot säilytetään kaksi vuotta luvan peruuttamisesta tai henkilö- tai tavaraliikenneluvan päättymisestä, ellei tietojen muusta säilyttämisaikasta toisin säädetä. Liikenteen turvallisuusviraston IV osan 2 luvun 2 §:n 4 momentin rikos- ja sakkorekisteristä sekä poliisiasiain tietojärjestelmästä saamat tiedot on kuitenkin poistettava rekisteristä heti kun ne ovat käyneet tarpeettomiksi.

4 §

Tietojen luovuttaminen

Liikenneluparekisterin julkisesta osasta luvanhaltijana olevan yrityksen tai yhteisön nimi, voimassa olevaa lupaa koskevat tiedot sekä yleiseen käyttöön tarkoitetut yhteystiedot voidaan saattaa sellaisinaan julkisiksi sähköisesti tai teknisen käyttöyhteyden avulla.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa rekisterin käyttörajoitteisesta osasta toiselle viranomaiselle sellaisia tietoja, jotka ovat välttämättömiä sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto ei voi kuitenkaan luovuttaa sellaisia salassa pidettäviä tietoja, jotka se on saanut IV osan 2 luvun 2 §:n 4 momentin nojalla rikos- tai sakkorekisteristä taikka poliisiasiain tietojärjestelmästä.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, rekisteriin kuuluvien tietojen salassapitoon ja niiden luovuttamiseen sovelletaan viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999).

Väestötietojärjestelmään talletettu turvakielto ei estä henkilötietojen luovuttamista liikenneluparekisteristä viranomaisille. Viranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa turvakiellosta säädetään **väestötietojärjestelmästä** ja Väestörekisterikeskuksen varmennuspalveluista annetun lain (661/2009) 37 §:n 2 momentissa.

5 §

Muutoksista ilmoittaminen

Liikenneluvanhaltijan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä muutoksista yhteystiedoissaan ja muutoksista liikenteestä vastaavan henkilön yhteystiedoissa. Samoin on ilmoitettava oikeushenkilön vastuunalaisiin yhtiömiehiin liittyvistä muutoksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää mahdollisuuden toimittaa tiedot teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

VI OSA

Seuraamukset, muutoksenhaku ja rangaistussäännökset

1 luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

1 §

Soveltamisala

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee tässä laissa tarkoitettuja luonnollisille henkilöille ja oikeushenkilöille myönnettäviä lupia ja muita viranomaishyväksyntöjä.

Jollei Euroopan unionin lainsäädännössä tai Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa säädetä toisin tässä laissa tarkoitettuja lupia koskevista hallinnollisista seuraamuksista, sovelletaan tätä lukua.

2 §

Luvan peruuttaminen, huomautus ja varoitus

Luvan haltija voi ilmoittaa luvassa tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa luvan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa luvan, jos:

1) luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvan haltijan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä, eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

2) luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tässä laissa tarkoitetun luvan haltijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin edellä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla toistuvasti tai vakavasti jättää noudattamatta mainitussa kohdassa tarkoitettuja säännöksiä tai määräyksiä. Varoitus voidaan antaa, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuutena huomioon voida pitää riittävänä.

Huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti ja siitä tehdään merkintä rekisteriin. (Uusi)

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

3 § (Uusi)

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi ja poliisin antama varoitus

Poliisi päättää taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisesta määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi. Poliisi vastaa myös ajoluvan haltijan ajoterveydentilan ja ajokyvyn valvonnasta ja voi siihen liittyen päättää tästä valvonnasta aiheutuvista toimenpiteistä siten kuin tässä laissa säädetään.

Jos taksinkuljettajan ajoluvan haltija on syyllistynyt II osan 3 luvun 1 §:n 2 momentissa tarkoitettuihin tekoihin, poliisi peruuttaa ajoluvan määräajaksi, vähintään kahdeksi kuukaudeksi tai enintään viideksi vuodeksi. Määräajan pituudesta määrättäessä otetaan huomioon erityisesti peruuttamisen perusteena olevan teon tai tekojen vakavuus ja teko-olosuhteet. Jos ajoluvan haltija on syyllistynyt mainitun momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuihin tekoihin tai 4 kohdassa esitetyllä tavalla 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja rikoksia vastaaviin rikoksiin, lupa peruutetaan vähintään kuudeksi kuukaudeksi. Jos seuraamuksen kohtuullistamiseksi perustellusta syystä on tarpeen, ajolupa voidaan peruuttaa edellä säädettyä lyhyemmäksi ajaksi.

Jos on todennäköistä, että taksinkuljettajan ajoluvan haltija on syyllistynyt II osan 3 luvun 1 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun rikokseen, ja matkustajien turvallisuus sitä edellyttää, poliisi voi peruuttaa ajoluvan väliaikaisesti. Väliaikainen peruuttaminen on muutoksenhausta huolimatta voimassa, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu. Jos syyte raukeaa, ajolupa on viivytyksettä palautettava haltijalleen, jollei syytä ajoluvan peruuttamiselle muuten ole.

Jos taksinkuljettajan ajoluvan haltija määrätään ajokieltoon toistaiseksi tai jos hän ei enää täytä ajoluvan terveysvaatimuksia, poliisi peruuttaa hänen ajolupansa toistaiseksi.

Taksinkuljettajan ajolupa on luovutettava poliisille, kun ajolupa peruutetaan. Määräajaksi peruutettu ajolupa palautetaan haltijalleen määräajan päätyttyä. Jos ajolupa peruutetaan toistaiseksi, ajoluvan palauttamisen edellytyksenä on, että ajoluvan haltija osoittaa peruuttamisperusteen poistuneen. Ajolupaa ei kuitenkaan palauteta, jos sen voimassaolo on päättynyt. Ennen ajoluvan palauttamista luvanhaltijan sopivuus on arvioitava uudelleen II osan 3 luvun 1 §:n mukaisesti. Mainitun pykälän 2 ja 3 momentissa tarkoitetuista teoista otetaan huomioon ne, jotka ovat tulleet lupaviranomaisen tietoon ajoluvan peruuttamisen jälkeen.

Poliisi voi antaa varoituksen ajoluvan määräajaisen peruuttamisen sijaan, jos ajoluvan peruuttamista on pidettävä kohtuuttomana seuraamuksena, eikä teon ole katsottava osoittavan piittaamattomuutta taksinkuljettajan vastuista ja velvollisuuksista tai yleensä säännösten ja määräysten noudattamisesta taikka hänelle aiemmin määrätystä seuraamuksista.

4 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Jos joku rikkoo tätä lakia, siinä tarkoitettua toimintaa koskevia EU-asetuksia tai lain nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella.

Jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt III osan 3 luvun 10 §:n nojalla päätöksen yksinoikeuden asettamisesta, toimivaltainen viranomainen voi kieltää toiminnan, joka aiheuttaa jatku-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

vaa ja vakavaa haittaa yksinoikeudella suojatulle liikenteelle. Viranomainen voi asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon.

Uhkasakosta, keskeyttämisuhausta ja teettämisuhausta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

Teettämällä suoritettujen toimenpiteiden kustannukset suoritetaan valtion varoista ja peritään lainlyöjältä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään.

5 §

Muutoksenhaku

Edellä III osan 4 luvun 3 §:ssä tarkoitettua korvauksen takaisinperintää, tämän luvun 2 §:ssä tarkoitettua luvan peruuttamista, tämän luvun 3 §:ssä tarkoitettua uhkasakkoa, teettämisuhaa ja keskeyttämisuhaa koskevaan päätökseen sekä EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun tämän lain nojalla annettuun päätökseen haetaan oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt, siten kuin hallintolainkäytössä säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäytössä säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Tämän lain, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen nojalla tehty päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Mitä **hankintalain 132—134 §:ssä**, **145 §:n 1 momentissa**, **146 §:n 1 ja 2 momentissa**, **147 §:n 1 ja 3 momentissa**, **148, 149, 151 ja 152 §:ssä**, **154 §:n 1 momentin johdantokappaleessa ja 1—4 kohdassa**, **155 ja 160—163 §:ssä**, **165 §:n 1 ja 2 momentissa** sekä **167 ja 169 §:ssä** säädetään oikeusturvakeinoista, sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta **tämän lain III osan 3 luvun 1 §:ssä** tarkoitettua hankinta-asiassa. **Hankintalain 145 §:n 2 momentissa** säädetyn lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa. Markkinaoikeuden päätöstä, jolla markkinaoikeus on määrännyt **hankintalain 154 §:n 1 momentin 1—3 kohdassa** tarkoitettua seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun **154 §:n 1 momentin 4 kohdassa** tarkoitettua seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

2 luku

Rangaistussäännökset

1 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa taikka kansainvälisen liikenteen kuljetuslupaa, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa taikka EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettujen kabotaa-sia koskevien säännösten vastaisesti taikka

2) harjoittaa Interbus-sopimuksessa 7 artiklassa tarkoitettua satunnaista kansainvälistä matkustajaliikennettä taikka tämän lain IV osan 1 luvun 12 §:ssä tarkoitettua kansainvälisen liikenteen harjoittamista koskevassa Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenvälisessä sopimuksessa tarkoitettua kansainvälistä matkustajaliikennettä ilman sopimuksissa edellytettyä lupaa,

on tuomittava *luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

2 §

Kuljetuksen tilausrikkomus

Tämän lain II osan 1 luvun 12 §:ssä tarkoitettu tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, joka tahallaan tilaa tavarankuljetuksen laiminlyöden mainitussa pykälässä säädetyn selvitysvelvollisuuden taikka tehdyn selvityksen perusteella tietää, ettei kuljetuksen suorittaja täytä II osan 1 luvun 12 §:n 2 momentissa tarkoitettuja edellytyksiä, on tuomittava *kuljetuksen tilausrikkomuksesta* sakkoon. Kuljetuksen tilausrikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos kuljetukseen sovelletaan tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia (1233/2006) ja sopimuksen tekemisestä voidaan määrätä mainitun lain 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu.

3 §

Vaitiolovelvollisuuden rikkominen

Rangaistus II osan 3 luvun 2 §:n 2 momentissa säädetyn vaitiolovelvollisuuden rikkomisesta tuomitaan rikoslain 38 luvun 1 tai 2 §:n mukaan, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

3 §

Kuljettajan ammattipätevyys säännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

- 1) toimii taksinkuljettajana ilman II osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettua ajolupaa, tai
- 2) luovuttaa ajoneuvon kuljetettavaksi vastoin III osan 1 luvun 2 §:n 1 momentin 1 kohdan säännöksiä,

on tuomittava *kuljettajan ammattipätevyys säännösten rikkomisesta* sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

VII OSA

Voimaantulo

1 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

1 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Lain III osan 2 luvun 1—5 § tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja III osan 2 luvun 6 § sekä IV osan 1 luvun 10 § tulevat voimaan 1 päivänä lokakuuta 2017. Lain I osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettut määritelmät, IV osan 1 luvun 1, 2, 4 ja 5 §:n säännökset viranomaisten toiminnasta sekä IV osan 2 luvun 2 §:n säännökset viranomaistehtävien hoitamisesta tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 III osan 2 luvun 1—5 §:n soveltamisen ja noudattamisen valvonnan osalta.

Tällä lailla kumotaan:

- 1) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettu laki (693/2006);
- 2) taksiliikennelaki (217/2007);
- 3) taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki (695/2009);
- 4) joukkoliikennelaki (869/2009).

2 §

Henkilöstöä koskeva siirtymäsäännös

Edellä II osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettuja Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava virkasuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat siirtyvät tämän lain tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoon. Virkasuhteessa olevan henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 a—5 c §:ssä.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

3 §

Muut siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynyt, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa kuitenkin niin, että:

1) taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat taksiluvat katsotaan II osan 1 luvun 2 §:n mukaisiksi taksiliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä: Liikenteen turvallisuusvirasto voi yhdistää samalle haltijalle myönnettyt taksiluvat yhdeksi taksiliikenneluvaksi;

2) henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat katsotaan II osan 1 luvun 1 §:n mukaisiksi henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä;

3) taksinkuljettajan ajoluvat katsotaan II osan 3 luvun 1 §:n mukaisiksi ajoluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Sen lisäksi, mitä II osan 1 luvun 1 §:ssä säädetään, tavaraa saa kuljettaa 10 vuoden ajan tämän lain voimaantulosta myös ennen 2 päivänä lokakuuta 1999 voimassa olleiden säännösten nojalla myönnettyllä ajoneuvokohtaisella luvalla, joka oikeuttaa muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen (*kotimaan tavaraliikennelupa*). Kotimaan tavaraliikenneluvan uusimiseksi katsotaan myös yritysmuodon muutoksesta johtuva liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan muuttaminen.

Tällä lailla kumottujen lakien nojalla tehdyt henkilöliikennettä koskevat hankintasopimukset säilyvät voimassa sopimuksen mukaisesti.

Tämän lain IV osan 1 luvun 3 §:n mukainen toimivaltainen viranomainen voi kieltää tämän lain voimaan tultua aikaisemmin voimassa olleiden säännösten nojalla harjoitetun henkilöliikenteen linja-autolla ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon edellyttäen, että:

1) viranomainen on järjestänyt maanteiden julkiset henkilöliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti;

2) henkilöliikenne aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle;

3) palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen järjestämiseksi on ennen lain voimaantuloa käynnistetty hankintamenettely tai tehty sopimus liikenteenharjoittamisesta.

Tällä lailla kumotun taksiliikennelain nojalla annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009) noudatetaan siihen saakka, kunnes se erikseen kumotaan.

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajan velvollisuutta ottaa käyttöön vammaisuuteen liittyvän koulutuksen menettely sovelletaan 1 päivästä maaliskuuta 2018 lähtien.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevaa asetusta sovelletaan Suomen ja Venäjän sekä Suomen ja Norjan väliseen säännölliseen linja-autoliikenteeseen 1 päivästä maaliskuuta 2021 lähtien. (Uusi)

2.

Laki

ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentti ja 27 a §:n 2 momentin 7 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 1042/2014, sekä
lisätään 27 a §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 1042/2014, uusi 8 kohta seuraavasti:

25 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

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

27 a §

Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset:

- 7) esteettömistä ajoneuvoista sekä sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, muun kuin ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä;
8) 25 §:n 2 momentissa tarkoitettusta taksamittarista tai muusta laitteesta ja järjestelmästä.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

3.

Laki

kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 2 ja 2 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (273/2007) 2 §:n 4 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1083/2012, sekä
muutetaan 2 §:n 1 momentti ja 3 momentin 7 ja 8 kohta sekä 2 a §, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 momentti laissa 1615/2015 ja 2 a § laissa 532/2008, seuraavasti:

2 §

Soveltamisala

Tämä laki koskee kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalta vaadittavaa ammattipätevyyttä tieliikenteen tavara- ja henkilökuljetuksissa. Tätä lakia sovelletaan myös muun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettajaan, jos vaatimuksena on kuorma- tai linja-auton ajokortti. Vaarallisten aineiden kuljettajien pätevyyydestä säädetään lisäksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994).

Tämä laki ei koske kuljettajaa, jos:

- ~~7) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin; taikka~~
- 8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen.

2 a §

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *kuorma-autolla* tavarankuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen vaaditaan C1- tai C-luokan ajo-oikeus;
- 2) *linja-autolla* henkilökuljetukseen tarkoitettua ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen vaaditaan D1- tai D-luokan ajo-oikeus.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

4.

Laki

rautatielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatielain (304/2011) 2 §:n 9 ja 35 kohta, 71 b §:n 1 momentin 3 kohta ja 2 momentti, 71 c §:n 1 momentti ja 73 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 1394/2015, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

9) *ratakapasiteetin hakijalla* rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain (/) IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajia, huolitsijoita, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

35) *palvelujen hakijalla* julkista tai yksityistä yhteisöä tai toimijaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön;

71 b §

Säätelyelimen tehtävät

Säätelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Säätelyelimen tehtävänä on sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään:

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

3) ratkaista rautatieliikenteen harjoittajien, ratakapasiteetin hakijoiden, rataverkon haltijoiden, palvelupaikan ylläpitäjien, palveluiden hakijoiden, koulutuspalveluja tarjoavien oppilaitosten, koulutuspalveluja tarvitsevien yritysten sekä liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen välisiä erimielisyyksiä;

Säntelyelin tutkii ja ratkaisee toimivaltaansa kuuluvia asioita omasta aloitteestaan tai rautatieliikenteen harjoittajan, rataverkon haltijan, ratakapasiteetin hakijan, palvelupaikan ylläpitäjän, palvelun hakijan, koulutuspalveluita tarjoavan oppilaitoksen, koulutuspalveluita tarvitsevan yrityksen, liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen taikka muun tahon, jonka oikeutta asia voi koskea, aloitteesta. Säntelyelimen tulee asian ratkaisun yhteydessä päättää aiheellisista toimenpiteistä syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi.

71 c §

Säntelyelimen oikeus saada tietoja ja päätöksenteko

Säntelyelimellä on oikeus salassapitosäännösten estämättä ja ilman aiheetonta viivytystä saada rautatiemarkkinoiden valvontaan ja seurantaan tai sen ratkaistavaksi annetun tai omasta aloitteestaan ratkaistavaksi ottaman asian käsittelyä varten kaikki tarvittavat tiedot ja selvitykset rautatieliikenteen harjoittajilta, rataverkon haltijoilta, ratakapasiteetin hakijoilta, rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 23 §:ssä tarkoitetulta oppilaitokselta, koulutuspalveluja tarvitsevilta yrityksiltä, palvelupaikan ylläpitäjiltä, palvelun hakijoilta, liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitetulta toimivaltaiselta viranomaiselta ja muilta asianomaisilta tahoilta.

73 §

Muut erimielisyydet

Rautatieliikenteen harjoittaja, ratakapasiteetin hakija, koulutuspalveluja tarvitseva yritys, rataverkon haltija, palvelupaikan ylläpitäjä tai muu palvelun tarjoaja taikka liikenteen palveluista annetun lain IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi saattaa muun kuin 72 §:ssä tarkoitetun asian säntelyelimen tutkittavaksi ja ratkaistavaksi, jos se katsoo, että joku toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen vaatimusten vastaisesti tai vastoin syrjimättömyyden ja tasapuolisuuden vaatimusta. Säntelyelin voi ottaa asian tutkittavakseen myös omasta aloitteestaan.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

5.

Laki

Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 6 §:n 1 momentin 14 kohta, sellaisena kuin se on laissa 308/2016, seuraavasti:

6 §

Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan:

14) liikenteen palveluista annetun lain (/) mukaisen henkilöliikenneluvan, tavaraliikenneluvan ja taksiliikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista;

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

6.

Laki

lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain (48/1997) 4 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 422/2015, seuraavasti:

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

4 §

Matkakustannusten määräytyminen ja laskeminen

Opiskelijan käyttäessä koulumatkaansa liikenteen palveluista annetun lain (/) IV osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten yhteistä lippu- ja maksujärjestelmää käyttävää joukkoliikennettä matkakustannukset määräytyvät sen estämättä, mitä 1 momentissa ja 3 §:n 2 momentin 2 kohdassa säädetään sen matkan pituuden mukaan, jonka opiskelija kulkee tätä kuljetusta käyttäen.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

7.

Laki

ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain (1509/2011) 1 §:n 2 momentti seuraavasti:

1 §

Tarkoitus ja soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan tieliikenteeseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen ja tieliikenteeseen tarkoitettulla moottoriajoneuvolla suoritettavien henkilöliikenteen kuljetuspalvelujen hankintoihin, jotka tehdään julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007), vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annetun lain (349/2007) tai liikenteen palveluista annetun lain (/) mukaisesti.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

8.

Laki

yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain (349/2013) 2 §:n 3 kohta seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) yrittäjäkuljettajalla henkilöä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 tarkoitetulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka liikenteen palveluista annetun lain (/) II osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun henkilöliikenneluvan tai tavaraliikenneluvan nojalla, ja:

- a) joka työskentelee omaan lukuunsa;
 - b) jolla on vapaus järjestellä ammattitoimintaansa;
 - c) jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia liikevoitosta; ja
 - d) jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden kuljetusyrittäjien kanssa kauppasuhteita asiakkaisiin;
-

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

9.

Laki

ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003) 3 §:n 2 momentin 8 kohta, 5 §:n 1 momentin 13 kohta, 11 §:n 1 momentin 8 kohta, 12 §:n 1 momentin 7 kohta, 15 §:n 1 momentin 10 kohta, 17 §:n 2 momentin 13 kohta ja 20 §:n 1 ja 2 momentti,

sellaisina kuin ne ovat, 3 §:n 2 momentin 8 kohta, 5 §:n 1 momentin 13 kohta, 12 §:n 1 momentin 7 kohta, 15 §:n 1 momentin 10 kohta, 17 §:n 2 momentin 13 kohta ja 20 §:n 1 ja 2 momentti laissa 76/2015 11 §:n 1 momentin 8 kohta laissa 1301/2009, seuraavasti:

3 §

Rekisteröidyt

Rekisteriin saa tallettaa lisäksi tietoja luonnollisista henkilöistä:

8) joilla on liikenteen palveluista annetussa laissa (/) säädetty taksinkuljettajan ajolupa taikka joilla on kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007) säädetty pätevyys tai jotka ovat ilmoittautuneet tällaiseen pätevyyteen vaadittavaan koulutukseen tai kokeeseen.

5 §

Luonnollisista henkilöistä tallennettavat muut tiedot

Luonnollisista henkilöistä saa perustietojen lisäksi tallettaa rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

13) kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä varten koulutusta antaneesta koulutuskeskuksesta, saadusta koulutuksesta ja sen kestosta, suoritetusta kokeesta ja siitä annetusta todistuksesta, jatkokoulutuksen suorittamisesta ja siitä annetusta todistuksesta kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämisestä, taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisestä ja kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä ajokorttiin tehdyistä merkinnöistä;

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

11 §

Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tieto- ja seuraavasti:

8) toimivaltaiselta elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskukselta autokoululupatiedot;

12 §

Oikeus tietojen saantiin muilta kuin viranomaisilta

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada muilta kuin viranomaisilta tietoja seuraavasti:

7) ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa, **liikenteen palveluista annetussa laissa** ja tieliikennelaissa (267/1981) tarkoitetulta palvelun tuottajalta ajokorttiluvan, ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan, liikenneopettajaluvan, kuljettajan ammattipätevyyskortin ja vammaisen pysäköintiluvan käsittelyä koskevia tietoja, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettua koulutusta tai jatkokoulutusta antavalta koulutusta koskevia tietoja sekä kokeita vastaanottavalta kokeita koskevia tietoja.

15 §

Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa

Rekisteriin talletettuja henkilötietoja ja muita tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

10) ajokorttilaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan, ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan ja liikenneopettajaluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle kuljettajan ammattipätevyyskortin tai ajokorttiin tehtävän ammattipätevyysmerkinnän myöntämistä koskevaa käsittelyä varten ja **liikenteen palveluista annetussa laissa** tarkoitetulle palvelun tuottajalle taksinkuljettajan ajoluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten sekä tieliikennelaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle vammaisen pysäköintiluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten;

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

17 §

Salassa pidettävät tiedot ja niiden luovuttaminen

Rekisteriin talletetun salassa pidettävän tiedon saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa:

13) valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen ajokorttilaissa tarkoitettulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan tai ajokortin myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettulle palvelun tuottajalle kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämistä koskevaa käsittelyä varten ja liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettulle palvelun tuottajalle taksinkuljettajan ajoluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, tietoja henkilön terveydentilasta ajokorttilaissa ja tieliikennelaissa tarkoitettulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan, ajokortin, liikenneopettajaluvan ja vammaisen pysäköintiluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten sekä tiedon ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan, liikenneopettajaluvan tai kuljettajan ammattipätevyyskortin saamisen esteestä edellä mainituissa laeissa tarkoitettulle palvelun tuottajalle ajokortin tai mainitun luvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten;

20 §

Tietojen luovuttamisen muut rajoitukset

Henkilöllä on sen lisäksi, mitä henkilötietolain 30 §:ssä säädetään, oikeus kieltää osoitetietojensa luovuttaminen puhelimitse muuhun kuin viranomaisen, Liikennevakuutuskeskuksen, liikennevakuutusyhtiön, katsastuksen suorittajan, kuljettajantutkinnon vastaanottajan, sopimusrekisteröijän tai ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa, liikenteen palveluista annetussa laissa ja tieliikennelaissa tarkoitettun palvelun tuottajan käyttöön tai muuhun laissa säädettyyn käyttöön.

Jos henkilöllä on perusteltua syytä epäillä itsensä tai perheensä terveyden tai turvallisuuden tulevan uhatuksi, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta pyynnöstä päättää, ettei häntä koskevia henkilötietoja saa luovuttaa rekisteristä muille kuin viranomaisille, Liikennevakuutuskeskukselle, liikennevakuutusyhtiölle, katsastuksen suorittajalle, sopimusrekisteröijälle, kuljettajantutkinnon vastaanottajalle, tieliikenteen valvontalaitteen korttien käsittelijälle ja ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa, liikenteen palveluista annetussa laissa ja tieliikennelaissa tarkoitettulle palvelun tuottajalle laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten. Tämä päätös voi ensimmäisen kerran olla voimassa enintään viisi vuotta. Rajoituksen voimassaoloa voidaan jatkaa kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

10.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan tieliikennelain (267/1981) 1 a luku, sellaisena kuin se on laissa 253/2013, sekä muutetaan 63 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 387/2011, seuraavasti:

63 §

Kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset

Kuljettajalta vaadittavasta ajokortista säädetään ajokorttilaissa (386/2011) ja ajokortin lisäksi vaadittavasta muusta kelpoisuudesta kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja liikenteen palveluista annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä lokakuuta 2017. Lain 63 §:n 3 momentti tulee kuitenkin voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

Valiokunnan lausumaehdotukset

1. Eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että luvanvaraista liikennettä koskevan sääntelyn noudattamisen viranomaisvalvonta säilyy tehokkaana ja lupasääntelyn keventämisen myötä ei synny harmaaseen talouteen tai markkinahäiriöihin liittyviä ilmiöitä.
2. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto arvioi tiellä tapahtuvan ammattimaisen kuljettamisen määritelmää erityisesti harmaan talouden torjunnan osalta ja tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin liikennemarkkinoiden terveen ja tasapuolisen toimintaympäristön turvaamiseksi.
3. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tiiviisti nyt säädettävän lakikokonaisuuden vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa viipymättä toimiin sääntelyn muuttamiseksi. Valtioneuvoston tulee antaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle kirjallinen selvitys lain vaikutuksista ja mahdollisista muutostarpeista viimeistään vuoden 2018 loppuun mennessä. Pi-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp

demmän aikavälin seuranta ja vaikutuksia koskeva selvitys tulee antaa valiokunnalle viimeistään vuoden 2022 loppuun mennessä.

Helsingissä 24.3.2017

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen ps
varapuheenjohtaja Mirja Vehkaperä kesk
jäsen Mikko Alatalo kesk
jäsen Katja Hänninen vas
jäsen Jyrki Kasvi vihr
jäsen Jukka Kopra kok
jäsen Suna Kymäläinen sd
jäsen Mats Löfström r
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Markku Pakkanen kesk
jäsen Jari Ronkainen ps
jäsen Satu Taavitsainen sd
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Ari Torniainen kesk
jäsen Sofia Vikman kok
varajäsen Kauko Juhantalo kesk (osittain)

Valiokunnan sihteerinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Mika Boedeker
valiokuntaneuvos Juha Perttula

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

VASTALAUSE 1

Perustelut

Osana lakia liikenteen palveluista on kannatettava tavoite digitalisaation edistämisestä. Tietorajapintojen avaaminen uusien liikennepalveluiden ja matkaketjujen luomiseksi on kannatettavaa ja digitalisaatiokehitystä tukevaa. Uusien tietorajapintojen tulee olla selkeitä, yrityksille helposti lähestyttäviä ja monistettavia. Päällekkäisyyksiä tulee välttää. Uusien palvelumallien käyttöönotto sekä esimerkiksi kuljetuskaluston tehokkaampi käyttö on tärkeä keino liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi. Tarvitsemme tulevaisuudessa älykkäämpiä ratkaisuja.

Laissa liikenteen palveluista 1. vaiheen tieliikennelainsäädännön uudistamisessa on paljon kohtia, jotka tulisi huomioida valiokunnan mietintöä paremmin. Nämä muutokset eivät vie kohti älykkäämpää liikennettä tai sisältävät huomattavia uhkia väärinkäytöksistä. Norminpurussakin on tärkeää varmistaa verojen asiallinen maksaminen, paikallisten työehtojen noudattaminen, kilpailun tasapuolisuus eri liikennemuotojen välillä sekä kuluttajien oikeudet.

Lakiesitys pyrkii asettamaan tiekuljetusten eri toimijat samalle lähtöviivalle huomioimatta mm. kaluston verotuksellisia eroja. Samalla lakiesitys esittää itsessään poikkeuksia vapauttamalla joidakin samoilla markkinoilla toimivia kuljetusmuotoja lupavelvollisuuksista, kuten pakettiautojen ja traktoreiden tavarankuljetuksia. Pidämme tätä kilpailluiden markkinoiden muodostumisen kannalta erittäin vaarallisena.

Taksiliikenteen osalta meidän ja suuren osan kuulluista asiantuntijoistakin mielestä suurin uhka taksiliikennelupien ja hinnoittelun vapauttamisessa on palveluiden keskittyminen kilpailluille markkinoille suuriin kaupunkikeskuksiin, joissa asiakkaita riittää. Samalla syntyy myös vaara taksirytysten keskittymisestä suurten toimijoiden lähtiessä liikkeelle. Pienemmissä maakuntakeskuksissa hallituksen tavoitteet julkisesti ostettujen kuljetusten hinnan laskemisesta saattavatkin kääntyä nousuun, kun kilpailutuksissa onkin enää mukana 1—2 yritystä. Yksittäiset kansalaiset tuskin ovat enää mitenkään yhdenvertaisessa asemassa taksipalveluiden saatavuudessa, harvemmin asutuilla alueilla ei saa enää taksia kohtuulliseen hintaan öisin ja viikonloppuisin.

Laki liikenteen palveluista on huonosti valmisteltu mittava lainsäädäntöuudistus, jonka puutteisiin liikenne- ja viestintävaliokunta on joutunut puuttumaan harvinaisen voimakkaasti työssään. Yksi hallituksen lakiesityksen pahimmista puutteista on vaatimaton suhtautuminen harmaan talouden torjuntaan. Harmaan talouden myötä Suomi menettää vuosittain jopa miljardeja euroja erilaisten verojen ja maksujen menetyksinä. Liikennesektorin on yhdessä rakennusalan kanssa merkittävin harmaan talouden sektori. Kuljetusalan harmaan talouden osuudeksi on arvioitu noin 500 miljoonaa euroa. Joustavoittamalla sääntelyä vaatimusten ja valvonnan osalta hallituksen esitys asetti valiokunnan melko mahdottoman korjausoperaation eteen.

Suomalaisille yrittäjille, työntekijöille ja koko kuljetusalalle valvonta ja yhteiset vaatimukset merkitsevät reilua kilpailua, jossa parhaat yritykset pärjäävät, kasvavat sekä menestyvät, eivät ne, jotka välttelevät velvollisuuksiaan valvonnan puutteiden vuoksi. Kuljetustoimialalla harmaan talouden torjunta on ensiarvoisen tärkeää, jota ei tehdä vain silloin, kun siitä ei synny ylimääräistä

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

työtä tai kustannuksia. Valitettavasti valiokuntamme joutui suurelta osin työssään varmistamaan nykytasaisen harmaan talouden torjunnan keinoja mietinnössään, eikä usein peräänkuulutettuja uusia keinoja syntynyt lakiuudistuksen myötä.

Edellä olevan perusteella esitämme, että taksiliikenteen sääntely poistetaan lakiesityksestä eikä taksilupien määrää tai hinnoittelua vapauteta, tavoitteena taksipalveluiden nykyinen järjestämistapa, jolla turvataan yrittäjöpohjaisten taksipalveluiden saatavuus koko maassa asemavolvoitteen myötä ja ehkäistään markkinoiden keskittyminen vilkkaimmille alueille sekä suurimmille taksiryityksille. Jatkossakin asetuksella määriteltävällä enimmäishinnalla estetään villi hinnoittelukulttuuri alalla.

Taksiliikenteen poistaminen lakiesityksestä ei tarkoita, että vastustamme taksiliikenteen kehittämistä tai vaadimme nykyisen järjestelmän kahliutumista. Se tarkoittaa, ettei meidän mielestämme nyt esitetty täydellinen vapautus markkinoiden varaan ilman vakuuttavia ohjauskeinoja ole paras tapa uudistaa taksipalvelujen tarjoamista. Taksipalveluita tulee kehittää kohti parempia, digitaalisia palveluita pitäen mielessä teknologian kehitys ja jo nyt toimialan itsenäisesti tekemä kehitystyö. Nykyisen järjestämistavan muutokset pitää toteuttaa hallitusti, jotta voidaan minimoida muutosten negatiiviset vaikutukset.

Johtuen lain liikenteen palveluista luonteesta uutena, kokoavana lakina, johon pyritään keskittämään monen nykyisen lain sisältö uudessa muodossa, lakiesityksen laajuudesta ja osin yhteisistä määritelmistä ei esittämiemme muutosesitysten tekeminen ollut yksinkertaista. Näin laajasta lakiuudistuksesta yhden kokonaisuuden, taksiliikenteen sääntelyn, poistaminen on monimutkainen tehtävä. Emme kuitenkaan halunneet esittää koko lain hylkäämistä, koska laissa on aiemmin todettuja hyviäkin esityksiä, joita tulee edistää. Poikkeuksellisen suuren muutosesitysmäärän vuoksi meidän on tehtävä lausuma 1, jolla varmistetaan ennen lain voimaantuloa lainsäädännön toimivuus. Määritelmät eri laissa on tarkistettava johdonmukaisiksi ja ratkaistava ristiriitaisuudet, joita syntyy uuden ja vanhan lainsäädännön rinnakkaisesta olemassaolosta. Jätämme hallituksen arvioitavaksi, olisiko tarkoituksenmukaista sovittaa nykyinen taksiliikennelaki mukaan lakiesityksen jatkovalmistelussa, eri lakien kokoamisen henkeen tämä sopisi.

Mielestämme 1. lakiesityksen I osan 1 luvun 1 §:ssä esitetty ammattimaisen kuljetuksen määritelmä "tulohankkimistarkoituksessa" on poistettava ja määritelmäksi jätettävä ainoastaan "korvausta vastaan" EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1071/2009 2 artiklan kohtien 2—3 määritelmän perusteella. Jakamistalouden uusien sovelluksien määritelmä tulohankkimisesta on epäselvä kumpaankin suuntaan, ja olisikin lain jatkovalmistelussa tärkeää löytää määritelmä siitä, mikä on yksityisten kansalaisten harrastamaa jakamistaloutta välittömien kustannusten jakamiseksi yhteisten matkojen yhteydessä ja mikä järjestäytyntä kuljetusliiketoimintaa asiakkaan ehdoilla, vaikka saatava tulo ei välttämättä kattaisikaan perinteisen liiketoiminnan kustannusrakennetta tai siitä ei muodostuisi täysin työtuloon verrattavaa hyötyä.

Pidämme tärkeänä, että 1. lakiesityksen II osan 1 luvun 1 §:ssä säädettävät toiminta- ja kilpailuedellytykset ovat yhtäläiset ja sääntely on tasapuolista kaikkien toimijoiden osalta. Tästä syystä esitämme tavaraliikennelupavaatimuksen alarajaksi 2 000 kiloa ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle, kuten nykyisessäkin laissa. Vaikka pakettiautot eivät kilpaile täysin päällekkäin raskaamman kuorma-autokaluston kanssa, toisi esitetty muutos eriarvoisen kilpailuasetelman eri

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

ajoneuvotyyppien välillä. Painoalarajan laskeminen nykyiseen 2 000 kiloon tekee myös tarpeettomaksi saman luvun 14 §:n pakettiautoilla tavarankuljetusta tarjoavien rekisteröitymisvelvollisuudesta.

Traktorien lupavaatimukseksi ehdotamme muutettavaksi EU-asetuksen 1071/2009, artiklan 1 kohdan 4c mukaisen korkeintaan 40 km/h nopeuden. Lakiesityksessä perustellaan asetuksesta poikkeamista sen sisältämän poikkeussäännön perusteella, mikäli vaikutus kuljetusmarkkinoihin on vähäinen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi. Traktorikalustoa käytetään pääasiallisesti maansiirtokuljetuksissa, joissa kuljetukset ovat lyhyitä joka tapauksessa. Kuitenkin jo tällä hetkellä traktoreiden osuus liikenneluvan alaisista maansiirtokuljetuksista on ajoneuvomäärällä mitattuna noin 40 prosenttia. Vaikutusta ei voi siis pitää vähäisenä kuljetusmarkkinoihin maansiirtoalalla, ottaen varsinkin huomioon suuret erot kaluston teknisten tarkastusten ja vaadittavan kuljettajakoulutuksen määrässä. Esitetyllä muutoksella olisi todennäköisesti negatiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen.

Olisi selkeämpää, mikäli luvanvaraisuudesta vapauttamisesta säädettäisiin lailla esitetyn valtioneuvoston asetuksen sijaan, kuten nykyisessä laissa kaupallisesta tavarankuljetuksesta. Poikkeukset ovat kuitenkin jo pitkälti vakiintuneet. Siksi korostammekin, ettei asetuksella tulevaisuudessa laajennettaisi luvanvaraisuudesta vapauttamista nykyistä enempää ja muutokset kuljetusmarkkinoille valmisteltaisiin lainsäädännön kautta.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme

että 3., 4. ja 6.—8. lakiehdotus hyväksytään valiokunnan mietinnön mukaisina

että 1., 2., 5., 9. ja 10. lakiehdotus hyväksytään muutettuina (*Vastalauseen muutosehdotukset*),

että hyväksytään 3 lausumaa (*Vastalauseen lausumaehdotukset*).

Vastalauseen muutosehdotukset

1.

Laki liikenteen palveluista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

**Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1**

I OSA

Yleistä

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *ammattimaisella kuljettamisella tiellä* henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä ~~tulon-~~
~~hankkimistarkoituksessa~~ korvausta vastaan;
- 2) *kuljetuspalvelulla* henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista ammattimaisesti;
- 3) *taksiliikenteellä ammattimaista henkilöiden kuljettamista tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002)*
tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä
tai raskaalla nelipyörällä;
- 3) *välityspalvelulla* kuljetusten välittämistä korvausta vastaan lukuun ottamatta palvelua, jossa
välitetään vain palveluntarjoajan omia kuljetuksia;
- 4) *liikennepalvelulla* mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai pal-
veluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön;
- 5) *liikkumispalvelulla* liikennepalveluja ja niihin välittömästi liittyviä tukipalveluja, kuten vä-
lityspalveluja, tietopalveluja ja pysäköintipalveluja;
- 6) *yhdistämispalvelulla* matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista kor-
vausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja.

Edellä 1 momentissa mainituilla palveluilla tarkoitetaan ainoastaan tieliikenteen palveluja, el-
lei jäljempänä toisin säädetä.

II OSA

**Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1**

Liikennemarkkinat

1 luku

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

1 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) n:o 1071/2009 (*EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*) tarkoitettu lupa tarvitaan:

1) ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettulla linja- autolla (*henkilöliikennelupa*); tai

2) ammattimaiseen tavaroiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2 000 kiloa (*tavaraliikennelupa*).

Ilman henkilöliikennelupaa saa kuitenkin

1) suorittaa kuljetuksia konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla; tai

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteen kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla ajoneuvolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan.

Ilman tavaraliikennelupaa saa kuitenkin Suomen sisäisissä kuljetuksissa kuljettaa tavaraa traktorilla, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa. Tavaraa saa kuljettaa myös henkilöliikenneluvan haltija linja-autolla. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan vapauttaa luvanvaraisuudesta muu sellainen Suomen sisäinen tavaroiden kuljettaminen, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

2 §

Taksiliikenne

~~Taksiliikenteen harjoittamiseen tarvitaan taksiliikennelupa tai 1 §:ssä tarkoitettu henkilö- tai tavaraliikennelupa. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan on tehtävä taksiliikenteen harjoittamisesta ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle.~~

~~Ilman taksiliikennelupaa saa kuitenkin suorittaa~~

~~1) konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla; tai~~

~~2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteen kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan.~~

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

2 §

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

1) joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolle ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

2) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6—8 artiklassa säädetyt maantielikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;

3) jota tai jonka määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilöliikenne- ja tavaraliikennelupaa tai taksiliikennelain (217/2007) taksilupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

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

5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

6) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin kahden viimeisimmän vuoden aikana;

7) jos 3—6 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan oikeushenkilölle:

1) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6—8 artiklassa säädetyt maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset;

2) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilöliikenne-, tavaraliikenne- tai taksiliikennelain taksilupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

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

4) jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

5) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin kahden viimeisimmän vuoden aikana;

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

6) jos tämän momentin 2—5 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää 1 momentin 2 ja 5 kohdan edellytykset. Lisäksi luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaisen viranomaisen myöntämä lupa henkilöiden ja tavaroiden kuljettamiseen oikeuttaa tällaiseen kuljettamiseen myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

4 §

Taksiliikenneluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

1) joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolla ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

2) joka on 6 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen;

3) jonka tässä laissa tarkoitettua lupaa ei ole peruutettu VI osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana;

4) jota tai jonka määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

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

6) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

7) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin;

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

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:

1) joka on 7 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen;

2) jonka liikennelupaa ei ole peruutettu VI osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana;

3) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

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

5) jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

6) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin;

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

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijalla on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa ja luvanhakijan nimeä liikenteestä vastaava henkilö on 6 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen. Myös luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 6 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

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

3 §

Liikenteestä vastaava henkilö

Taksi-, Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijalla on oltava liikenteestä vastaava henkilö, joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen liikenteenharjoittamista ja edustaa yritystä, jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta muuta johdu. Konsernissa tai siihen verrattavassa yhtymässä voidaan sama henkilö nimetä useamman oikeushenkilön liikenteestä vastaavaksi henkilöksi.

4 §

Luonnollisen henkilön hyvä maine

Liikenteestä vastaava henkilö tai luvan hakijana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

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

2) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettusta vakavasta rikkomuksesta; taikka

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

3) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vankeus- tai sakkorangaistukseen taikka hänelle on määrätty seuraamuksia yhteensä vähintään neljästä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettusta teosta.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvan hakijana tai haltijana olevaa luonnollista henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentissa tarkoitettut teot eivät osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta voi osoittaa:

- 1) tekojen suuri määrä;
- 2) teon vakavuus;
- 3) teon suunnitelmallisuus;
- 4) teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen;
- 5) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa;
- 6) se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus;
- 7) se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta; tai
- 8) se, että teko on jokin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista.

5 §

Oikeushenkilön hyvä maine

~~Taksi-~~Henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvan haltijana oleva oikeushenkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

- 1) se on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisösakkoon; tai
- 2) sen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 4 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta.

Oikeushenkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettun tuomion perustana oleva teko ei osoita hakijan olevan 4 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä.

6 §

Luvan voimassaolo

~~Taksi-~~Henkilö- ja tavaraliikenneluvat ovat voimassa 10 vuotta myöntämispäivämäärästä.

7 §

Luvan muuttaminen ja uusiminen

~~Taksi-~~Henkilö- ja tavaraliikennelupaa voidaan muuttaa tai lupa uusia Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtävästä hakemuksesta. Luvan uusimiseen sovelletaan, mitä luvan myöntämisestä säädetään. Luvan muuttamisessa on huomioitava 2—5 §:ssä säädetty luvan myöntämisen edellytykset siltä osin kuin niillä on vaikutusta luvan muuttamiseen.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

Jos henkilö- tai tavaraliikenneluvan uusimista koskeva hakemus on pantu vireille viimeistään kuukautta ennen luvan viimeistä voimassaolopäivää, uusittavalla luvalla saa jatkaa liikennettä asian ratkaisemiseen saakka.

Luvan haltijan on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuneista muutoksista.

8 §

Kuolinpesän oikeus jatkaa liikennettä

Jos taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijana oleva luonnollinen henkilö kuolee, kuolinpesä saa jatkaa liikennettä enintään kuuden kuukauden ajan kuolinpäivästä, jos se kolmen kuukauden kuluessa kuolinpäivästä ilmoittaa tässä laissa säädetty edellytykset täyttävän liikenteestä vastaavan henkilön Liikenteen turvallisuusvirastolle.

9 §

Riskiyritys

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvanhaltijaa, joka on tuomittu rangaistukseen tai jolle on määrätty seuraamuksia 6 §:n 1 momentissa tai 7 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainittujen lainkohtien mukainen. Riskiyrityksenä pidetään myös henkilö- ja tavaraliikenneluvanhaltijaa, jonka liikenteestä vastaava henkilö, toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies on tuomittu rangaistukseen tai jonka liikenteestä vastaavalle henkilölle, toimitusjohtajalle tai vastuunalaiselle yhtiömiehelle on määrätty seuraamuksia 6 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainitun lainkohdan mukainen.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvanhaltija lakkaa olemasta riskiyritys, jos sitä tai sen liikenteestä vastaavaa henkilöä, toimitusjohtajaa ja vastuunalaista yhtiömiestä ei viimeksi kuluneen vuoden aikana ole tuomittu uusista rikoksista tai rikkomuksista tai jos rikosten ja rikkomusten kokonaismäärä on laskenut alle sen, mitä 4 §:n 1 momentissa tai 5 §:n 1 momentissa säädetään.

10 §

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

Tässä pykälässä tarkoitetaan tavarankuljetuksen tilaajalla elinkeinonharjoittajaa, joka tilaa kuljetuksen ja joka on kaupparekisterilain (129/1979) 3 §:n 1 momentin mukaan velvollinen tekemään perusilmoituksen, sekä valtiota, kuntaa, kuntayhtymää, Ahvenanmaan maakuntaa, Ahvenanmaan maakunnan kuntaa ja kuntayhtymää, seurakuntaa, seurakuntayhtymää, muuta uskonnollista yhdyskuntaa, muuta julkisoikeudellista oikeushenkilöä ja vastaavaa ulkomaista toimijaa.

Tavarankuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen kuljetuksesta sopimista selvitettävä, että:

1) kuljetuksen suorittajalla on tarvittava lupa tai oikeus suorittaa kuljetus maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 (*EU:n tavaraliikennelupa-asetus*) tarkoitettuna kabotaasiliikenteenä;

2) kuljetuksen suorittaja on merkitty arvonlisäverolain (1501/1993) mukaiseen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin, jos se on siihen velvollinen kyseisestä myynnistä.

Sopimusta ei saa tehdä, jos 2 momentissa säädetyt edellytykset eivät täyty. Sopimusta ei saa myöskään tehdä, jos kuljetuksen tilaaja tietää tai hänen pitäisi tietää, ettei sopimuksen toinen osapuoli aio täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan työnantajana.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua selvitystä ei tarvitse tehdä, jos:

1) sopimuspuoli on valtio, kunta, kuntayhtymä, Ahvenanmaan maakunta, Ahvenanmaan maakunnan kunta tai kuntayhtymä, seurakunta, seurakuntayhtymä, Kansaneläkelaitos tai Suomen Pankki;

2) edellisen selvityksen tekemisestä saman sopimuspuolen kanssa on kulunut vähemmän kuin kolme kuukautta; tai

3) tilaajan ja sopimuspuolen sopimussuhdetta voidaan pitää vakiintuneena aikaisempien kuluvana vuonna tapahtuneiden kuljetusten johdosta, jolloin selvitykset on tehtävä kalenterivuositain.

Tilaajan tai tämän edustajan ei myöskään tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua selvitystä, jos sovittu kuljetushinta ilman arvonlisäveroa on vähemmän kuin 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä kuljetussopimuksissa tai jos 1 §:n 3 momentin mukaisten Suomen sisäisten kuljetusten alihankintasopimuksen vastikkeen arvo ilman arvonlisäveroa on enintään 10 000 euroa.

11 §

Välityspalvelun tarjoajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus

Välityspalvelun tarjoajan on varmistettava, että kuljetuksesta vastaavalla kuljetustoiminnan harjoittajalla on tarvittava henkilö- tai tavaraliikennelupa tai taksiliikennelain mukainen taksilupa.

Välityspalvelun tarjoajan tai sen Suomessa olevan edustajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosittain tammikuun loppuun mennessä kokonaissummat sen tiedossa olevista korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista, ellei kyseinen tieto ole viranomaisen saatavilla Verohallinnolle tehdyn vastaavan ilmoituksen perusteella.

14 §

Rekisteröitymisvelvollisuus

~~Palveluntarjoajan, joka harjoittaa ammattimaista tavarankuljetusta tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2 000 kiloa ja enintään 3 500 kiloa, on rekisteröidyttävä Liikenteen turvallisuusvirastoon. Rekisteröitymisvelvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos toimintaan ei vaadita lupaa 1 §:n 3 momentin nojalla.~~

**Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1**

12 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluvan **sekä taksiliikennelain mukaisen taksiluvan** haltijan ja 14 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä ajoneuvo on rekisteröity ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

2 luku

Kansainvälinen tavarankuljetus

1 §

Kansainvälisen liikenteen kuljetuslupa

Kansainvälisen liikenteen kuljetusluvalla tarkoitetaan lupaa, jonka nojalla ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa taikka Suomessa rekisteröityä kuorma- autoa tai raskasta perävaunua ulkomailla.

2 §

Suomessa tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kansainvälisen liikenteen kuljetusluvan hakijalle, joka suorittaa kuljetuksen muualla kuin Suomessa rekisteröidyllä tai Suomessa rekisteröidyllä, mutta muualla kuin Suomeen vuokratulla kuorma-autolla ja yli 3 500 kiloa painavalla auton ja perävaunun ajoneuvoyhdistelmällä siten kuin Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa tai velvoitteessa taikka Euroopan unionin lainsäädännössä edellytetään.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi Suomea sitovaan kansainväliseen velvoitteeseen ja sopimukseen sisältyvän vastavuoroisuuden perusteella sopia vähäisiä poikkeuksia lupajärjestelyihin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa pakottavasta syystä sallia sellaisen kuljetuksen, joka ei ole kansainvälisen sopimuksen mukainen.

3 §

Ulkomailla tarvittavan kuljetusluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää ulkomaille tarvittavan kansainvälisen liikenteen kuljetusluvan. Lupahakemuksessa on esitettävä lupaviranomaisen pyytämät hakemuksen käsittelemiseksi tarpeelliset tiedot. Jos lupa voidaan myöntää lupien vähäisen määrän vuoksi vain osalle ha-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

kijoista, se on myönnettävä hakijalle, jonka kuljetus tehokkaimmin hyödyntää haettuun lupaan kohdistuvaa kuljetusoikeutta.

4 §

Kuljetusluvan palauttaminen

Kuljetusluvan haltija on velvollinen viipymättä palauttamaan käyttämättömäksi jäävän tai käyttämättä jääneen 2 tai 3 §:ssä tarkoitetun kuljetusluvan lupaviranomaiselle. Lupaviranomainen voi vaatia kuljetusluvan palautettavaksi, jos luvanhaltija ei käytä kuljetuslupaa eikä ota sitä käyttöön lupaviranomaisen asettamassa kohtuullisessa määräajassa.

3-luku

Kuljettajaa koskevat vaatimukset

1 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Taksiliikenteessä toimivalla kuljettajalla (*taksinkuljettajalla*) on oltava taksinkuljettajan ajolupa-

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

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

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

3) joka on suorittanut Liikenteen turvallisuusviraston järjestämän taksinkuljettajan kokeen. Sen lisäksi, että kunkin taksiliikennettä harjoittavan toimijan on vastattava ja huolehdittava III osan 1 luvun 2 §:n mukaisesti, että kuljettajalla on tarvittava osaaminen, taksinkuljettajan kokeen tarkoituksena on selvittää ajoluvan hakemisen yhteydessä, että kuljettaja kykenee huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta myös käytettävästä ajoneuvosta riippumatta, ottamaan huomioon matkustajan toimintarajoitukset ja että hänellä on pääasiallista toiminta-aluetta koskeva riittävä paikallistuntemus.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei kuitenkaan saa myöntää taksinkuljettajan ajolupaa henkilölle, joka on rikosrekisteristä ilmenevällä tavalla syylistynyt ajoluvan hakemista edeltäneen viiden vuoden aikana:

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

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

2) rikoslain (39/1889) 21 luvun 4—5 tai 6a—15 §:ssä tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, 28 luvun 1—9 sekä 11 ja 12 §:ssä tarkoitettuihin omaisuusrikoksiin, 31 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun ryöstöön tai 32 luvun 1—10 §:ssä tarkoitettuihin kätkemis- ja rahanpesurikoksiin;

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

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

Liikenteen turvallisuusvirasto ei myöskään saa myöntää ajolupaa, jos henkilö on sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt:

1) edellä 3 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun tekoon; tai

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

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettun taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista.

2 §

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

Taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta myöntämispäivämäärästä. Taksinkuljettajan täytettyä 68 vuotta hänen on kuitenkin huolehdittava siitä, että hän täyttää ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset. Ajolupa voidaan uusida Liikenteen turvallisuusvirastoon tehtävästä hakemuksesta. Ajoluvan uusimiseen sovelletaan mitä ajoluvan myöntämisestä säädetään.

III OSA

Palvelut

1 luku

Henkilöliikennepalvelut

1 §

Tiedonantovelvollisuus

Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että vähintään seuraavat tiedot ovat matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa:

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

1) tieto siitä, tarjotaanko kuljetuspalvelua luvan nojalla vai onko kuljetuspalvelu vapautettu luvanvaraisuudesta,

2) pääasiallinen toiminta-alue, tarjottavat palvelut mukaan lukien palveluajat, sekä niiden muutokset ja peruutukset;

3) hinnat tai niiden määräytymisen perusteet;

4) käytössä olevat maksutavat;

5) toimintarajoitteisten matkustajien käytettävissä olevat palvelut ja heidän avustamisensa, kaluston esteettömyys sekä varusteet, jotka helpottavat matkustajan kulkuneuvoon pääsyä ja vuorovaikutusta kuljettajan kanssa;

6) ohjeet asiakaspalautteen antamiseksi ja menettely virhetilanteessa.

Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan ei kuitenkaan tarvitse toimittaa tietoja sähköisessä muodossa, jos tämä ei ole tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen johdosta. Tällöin tietojen on oltava kuitenkin yleisesti saatavilla kirjallisessa muodossa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tietojen ilmoittamisesta tietojen yhteismitallisuuden ja vertailtavuuden varmistamiseksi.

2 §

Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet

Henkilöliikennettä tarjoava luvan haltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteessä:

1) kuljettajalla on II osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu taksikuljettajan ajolupa;

2) kuljettaja varmistaa matkustajan turvallisen ajoneuvoon tulon ja siitä poistumisen ja tarjoaa hänelle hänen tarvitsemaansa apua;

3) kuljettajalla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito;

4) kuljettajalla on kyky ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet;

5) matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi;

6) kun hinta perustuu matkan pituuteen tai matkaan käytettävään aikaan, kuljettaja valitsee matkustajan kannalta edullisimman ja tarkoituksenmukaisimman reitin, jos matkustaja jättää valinnan kuljettajalle, tai ajaa matkustajan ennalta matkan tilauksen yhteydessä hyväksymää tai ehdottamaa reittiä;

7) matkustajalla on oikeus maksaa matkansa käteisellä ja yleisimmillä maksukorteilla, jollei 1 §:ssä tarkoitettulla tavalla ole selkeästi määritetty tiettyä maksutapaa, jonka matkustaja on tilauksen tai varauksen yhteydessä hyväksynyt.

3 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yk-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp Vastalause 1

siselitteisellä ja matkustajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla. Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti matkustajan havaittavissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun hinnan ilmoittamisesta ja hintatietojen esilläpidosta.

Liikenteen turvallisuusviraston on seurattava matkustajille tarjottavien taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksiliikenteen palvelun kokonaishinnasta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän taksiliikenteen palvelusta on sovittava nimenomaisesti. Liikenteen turvallisuusviraston on huomioitava edellä mainitun hinnan määrittämisessä taksiliikenteen palvelun yleinen hintataso, taksiliikenteen palvelujen erilaiset hinnoittelumallit, yleinen kuluttajahintataso sekä väestön yleinen tulotaso. Määriteltä kokonaishintaa on tarkasteltava vuosittain.

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

Liikenteen turvallisuusvirasto voi asettaa enimmäishinnan yleisimmille käytetyille taksiliikenteen palveluille, mukaanlukien erityisryhmille suunnatuille taksiliikenteen palveluille, jos niiden kokonaishintojen nousu on merkittävästi suurempi kuin yleisen kuluttajahintatason ja taksiliikenteen kustannusindeksin kehitys. Liikenteen turvallisuusviraston asettaman enimmäishinnan on oltava kustannussuuntautunut siten, että se sisältää kohtuullisen voiton. Enimmäishintaa on tarkasteltava vuosittain.

IV OSA

Viranomaiset ja valvonta

2 luku

Viranomaistehtävien hoitaminen

2 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Liikenteen turvallisuusvirastolla, kuluttaja-asiamiehellä ja tämän lain säännösten noudattamista valvovalla muulla viranomaisella on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot palveluntarjoajilta ja luvanhaltijoilta sekä muilta toimijoilta ja henkilöiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään.

Tiedot on luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot II osan 1 luvussa tarkoitetun luvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, ~~II osan 3 lu-~~

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

vussa tarkoitetusta taksinkuljettajasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitetusta organisaatiohenkilöstä tai mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitetusta organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan teknisen käytöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada poliisilta tiedot, jotka ovat välttämättömiä arvioitaessa palvelujen käyttäjien turvallisuuteen liittyvien lupaedellytysten täyttymistä tai tehtäessä muita vastaavia tässä laissa tarkoitettuja valvontatoimia.

VI OSA

Seuraamukset, muutoksenhaku ja rangaistussäännökset

1 luku

Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

~~3 §~~

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi ja poliisin antama varoitus

Poliisi päättää taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamisesta määräajaksi, väliaikaisesti tai toistaiseksi. Poliisi vastaa myös ajoluvan haltijan ajoterveydentilan ja ajokyvyn valvonnasta ja voi siihen liittyen päättää tästä valvonnasta aiheutuvista toimenpiteistä siten kuin tässä laissa säädetään.

Jos taksinkuljettajan ajoluvan haltija on syyllistynyt II osan 3 luvun 1 §:n 2 momentissa tarkoitettuihin tekoihin, poliisi peruuttaa ajoluvan määräajaksi, vähintään kahdeksi kuukaudeksi tai enintään viideksi vuodeksi. Määräajan pituudesta määrättäessä otetaan huomioon erityisesti peruuttamisen perusteena olevan teon tai tekojen vakavuus ja teko-olosuhteet. Jos ajoluvan haltija on syyllistynyt mainitun momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuihin tekoihin tai 4 kohdassa esitetyllä tavalla 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja rikoksia vastaaviin rikoksiin, lupa peruutetaan vähintään kuudeksi kuukaudeksi. Jos seuraamuksen kohtuullistamiseksi perustellusta syystä on tarpeen, ajolupa voidaan peruuttaa edellä säädettyä lyhyemmäksi ajaksi.

Jos on todennäköistä, että taksinkuljettajan ajoluvan haltija on syyllistynyt II osan 3 luvun 1 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettuun rikokseen, ja matkustajien turvallisuus sitä edellyttää, poliisi voi peruuttaa ajoluvan väliaikaisesti. Väliaikainen peruuttaminen on muutoksenhausta huolimatta voimassa, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu. Jos syyte raukeaa, ajolupa on viivytyksettä palautettava haltijalleen, jollei syytä ajoluvan peruuttamiselle muuten ole.

Jos taksinkuljettajan ajoluvan haltija määrätään ajokieltoon toistaiseksi tai jos hän ei enää täytä ajoluvan terveysvaatimuksia, poliisi peruuttaa hänen ajolupansa toistaiseksi.

Taksinkuljettajan ajolupa on luovutettava poliisille, kun ajolupa peruutetaan. Määräajaksi peruutettu ajolupa palautetaan haltijalleen määräajan päätyttyä. Jos ajolupa peruutetaan toistaiseksi, ajoluvan palauttamisen edellytyksenä on, että ajoluvan haltija osoittaa peruuttamisperusteen

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp Vastalause 1

poistuneen. Ajolupaa ei kuitenkaan palauteta, jos sen voimassaolo on päättynyt. Ennen ajoluvan palauttamista luvanhaltijan sopivuus on arvioitava uudelleen II osan 3 luvun 1 §:n mukaisesti. Mainitun pykälän 2 ja 3 momentissa tarkoitetuista teoista otetaan huomioon ne, jotka ovat tulleet lupaviranomaisen tietoon ajoluvan peruuttamisen jälkeen.

Poliisi voi antaa varoituksen ajoluvan määräaikaisen peruuttamisen sijaan, jos ajoluvan peruuttamista on pidettävä kohtuuttomana seuraamuksena, eikä teon ole katsottava osoittavan piittaamattomuutta taksinkuljettajan vastuista ja velvollisuuksista tai yleensä säännösten ja määräysten noudattamisesta taikka hänelle aiemmin määrätystä seuraamuksista.

3 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Jos joku rikkoo tätä lakia, siinä tarkoitettua toimintaa koskevia EU-asetuksia tai lain nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, Liikenteen turvallisuusvirasto voi velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella.

Jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt III osan 3 luvun 10 §:n nojalla päätöksen yksinoikeuden asettamisesta, toimivaltainen viranomainen voi kieltää toiminnan, joka aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa yksinoikeudella suojatulle liikenteelle. Viranomainen voi asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon.

Uhkasakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

Teettämällä suoritetun toimenpiteen kustannukset suoritetaan valtion varoista ja peritään laiminlyöjältä siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään.

4 §

Muutoksenhaku

Edellä III osan 4 luvun 3 §:ssä tarkoitettua korvauksen takaisinperintää, tämän luvun 2 §:ssä tarkoitettua luvan peruuttamista, tämän luvun 3 §:ssä tarkoitettua uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttämisuhkaa koskevaan päätökseen sekä EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun tämän lain nojalla annettuun päätökseen haetaan oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt, siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Tämän lain, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen nojalla tehty päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta, jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

Mitä hankintalain 132—134 §:ssä, 145 §:n 1 momentissa, 146 §:n 1 ja 2 momentissa, 147 §:n 1 ja 3 momentissa, 148, 149, 151 ja 152 §:ssä, 154 §:n 1 momentin johdantokappaleessa ja 1—4 kohdassa, 155 ja 160—163 §:ssä, 165 §:n 1 ja 2 momentissa sekä 167 ja 169 §:ssä säädetään oikeusturvakeinoista, sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta tämän lain III osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettussa hankinta-asiassa. Hankintalain 145 §:n 2 momentissa säädetyn lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa. Markkinaoikeuden päätöstä, jolla markkinaoikeus on määrännyt hankintalain 154 §:n 1 momentin 1—3 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun 154 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

2 luku

Rangaistussäännökset

3 §

Kuljettajan ammattipätevyysäännösten rikkominen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta
1) toimii taksinkuljettajana ilman II osan 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettua ajolupaa, tai
2) luovuttaa ajoneuvon kuljetettavaksi vastoin III osan 1 luvun 2 §:n 1 momentin 1 kohdan säännöksiä,
~~on tuomittava kuljettajan ammattipätevyysäännösten rikkomisesta sakkoon, jollei toista muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.~~

VII OSA

Voimaantulo

1 luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

1 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Lain III osan 2 luvun 1—5 § tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja III osan 2 luvun 6 § sekä IV osan 1 luvun 10 § tulevat voimaan 1 päivänä lokakuuta 2017. Lain I osan 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettut määritelmät,

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

IV osan 1 luvun 1, 2, 4 ja 5 §:n säännökset viranomaisten toiminnasta sekä IV osan 2 luvun 2 §:n säännökset viranomaistehtävien hoitamisesta tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 III osan 2 luvun 1—5 §:n soveltamisen ja noudattamisen valvonnan osalta.

Tällä lailla kumotaan:

- 1) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettu laki (693/2006);
- 2) taksiliikennelaki (217/2007);
- 3) taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki (695/2009);
- 4) joukko liikennelaki (869/2009).

2 §

Henkilöstöä koskeva siirtymäsäännös

Edellä II osan 1 luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitettuja Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava virkasuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat siirtyvät tämän lain tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoon. Virkasuhteessa olevan henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 a—5 c §:ssä.

3 §

Muut siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynnit, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa kuitenkin niin, että:

- 1) taksiliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat taksiluvat katsotaan II osan 1 luvun 2 §:n mukaisiksi taksiliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi yhdistää samalle haltijalle myönnetyt taksiluvat yhdeksi taksiliikenneluvaksi;
- 2) henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat katsotaan II osan 1 luvun 1 §:n mukaisiksi henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä;
- 3) taksinkuljettajan ajoluvat katsotaan II osan 3 luvun 1 §:n mukaisiksi ajoluviksi ja niihin sovelletaan tämän lain säännöksiä.

Sen lisäksi, mitä II osan 1 luvun 1 §:ssä säädetään, tavaraa saa kuljettaa 10 vuoden ajan tämän lain voimaantulosta myös ennen 2 päivänä lokakuuta 1999 voimassa olleiden säännösten nojalla myönnettyllä ajoneuvo kohtaisella luvalla, joka oikeuttaa muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen (*kotimaan tavaraliikennelupa*). Kotimaan tavaraliikenneluvan uusimiseksi katsotaan myös yritysmuodon muutoksesta johtuva liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan muuttaminen.

Tällä lailla kumottujen lakien nojalla tehdyt henkilöliikennettä koskevat hankintasopimukset säilyvät voimassa sopimuksen mukaisesti.

Tämän lain IV osan 1 luvun 3 §:n mukainen toimivaltainen viranomainen voi kieltää tämän lain voimaan tultua aikaisemmin voimassa olleiden säännösten nojalla harjoitetun henkilöliikenteen linja-autolla ja asettaa kiellon tehosteeksi uhkasakon edellyttäen, että:

- 1) viranomainen on järjestänyt maanteiden julkiset henkilöliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti;
- 2) henkilöliikenne aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle;

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

3) palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen järjestämiseksi on ennen lain voimaantuloa käynnistetty hankintamenettely tai tehty sopimus liikenteenharjoittamisesta.

~~Tällä lailla kumotun taksiliikennelain nojalla annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009) noudatetaan siihen saakka, kunnes se erikseen kumotaan.~~

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua liikenteenharjoittajan velvollisuutta ottaa käyttöön vammaisuuteen liittyvän koulutuksen menettelyt sovelletaan 1 päivästä maaliskuuta 2018 lähtien.

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevaa asetusta sovelletaan Suomen ja Venäjän sekä Suomen ja Norjan väliseen säännölliseen linja-autoliikenteeseen 1 päivästä maaliskuuta 2021 lähtien.

2.

Laki

ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
~~muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentti ja 27 a §:n 2 momentin 7 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1042/2014, sekä seuraavasti:~~
~~lisätään 27 a §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 1042/2014, uusi 8 kohta seuraavasti:~~

~~25 §~~

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

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

**Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1**

27 a §

Ajoneuvon rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määräykset

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset:

7) esteettömistä ajoneuvoista sekä sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, muun kuin ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä.

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

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

5.

Laki

Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 6 §:n 1 momentin 14 kohta, sellaisena kuin se on laissa 308/2016, seuraavasti:

6 §

Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan:

14) liikenteen palveluista annetun lain(/) mukaisen henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan sekä taksiliikennelain (217/2007) mukaisen taksiluvan myöntämistä ja peruuttamista;

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

9.

Laki

ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003) 3 §:n 2 momentin 8 kohta, 5 §:n 1 momentin 13 kohta, 11 §:n 1 momentin 8 kohta, 12 §:n 1 momentin 7 kohta, 15 §:n 1 momentin 10 kohta, 17 §:n 2 momentin 13 kohta ja 20 §:n 1 ja 2 momentti, sellaisena kuin se on, 3 §:n 2 momentin 8 kohta, 5 §:n 1 momentin 13 kohta, 12 §:n 1 momentin 7 kohta, 15 §:n 1 momentin 10 kohta, 17 §:n 2 momentin 13 kohta ja 20 §:n 1 ja 2 momentti laissa 76/2015 11 §:n 1 momentin 8 kohta laissa 1301/2009, seuraavasti:

3 §

Rekisteröidyt

Rekisteriin saa tallettaa lisäksi tietoja luonnollisista henkilöistä:

8) joilla on liikenteen palveluista annetussa laissa (/) säädetty taksinkuljettajan ajolupa taikka joilla on kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007) säädetty pätevyys tai jotka ovat ilmoittautuneet tällaiseen pätevyyteen vaadittavaan koulutukseen tai kokeeseen.

5 §

Luonnollisista henkilöistä tallennettavat muut tiedot

Luonnollisista henkilöistä saa perustietojen lisäksi tallettaa rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

13) kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä varten koulutusta antaneesta koulutuskeskuksesta, saadusta koulutuksesta ja sen kestosta, suoritetusta kokeesta ja siitä annetusta todistuksesta, jatkokoulutuksen suorittamisesta ja siitä annetusta todistuksesta kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämisestä, taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisestä ja kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä ajokorttiin tehdyistä merkinnöistä;

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

11 §

Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tieto- ja seuraavasti:

8) toimivaltaiselta elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskukselta autokoululupatiedot;

12 §

Oikeus tietojen saantiin muilta kuin viranomaisilta

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada muilta kuin viranomaisilta tietoja seuraavasti:

7) ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa, liikenteen palveluista annetussa laissa ja tieliikennelaissa (267/1981) tarkoitetulta palvelun tuottajalta ajokorttiluvan, ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan, liikenneopettajaluvan, kuljettajan ammattipätevyyskortin ja vammaisen pysäköintiluvan käsittelyä koskevia tietoja, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettua koulutusta tai jatkokoulutusta antavalta koulutusta koskevia tietoja sekä kokeita vastaanottavalta kokeita koskevia tietoja.

15 §

Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa

Rekisteriin talletettuja henkilötietoja ja muita tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

10) ajokorttilaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan, ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan ja liikenneopettajaluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten; kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle kuljettajan ammattipätevyyskortin tai ajokorttiin tehtävän ammattipätevyysmerkinnän myöntämistä koskevaa käsittelyä varten ja liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle taksinkuljettajan ajoluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten sekä tieliikennelaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle vammaisen pysäköintiluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten;

**Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1**

17 §

Salassa pidettävät tiedot ja niiden luovuttaminen

Rekisteriin talletetun salassa pidettävän tiedon saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa:

13) valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen ajokorttilaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan tai ajokortin myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämistä koskevaa käsittelyä varten ja liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle taksinkuljettajan ajoluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten, tietoja henkilön terveydentilasta ajokorttilaissa ja tieliikennelaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokorttiluvan, ajokortin, liikenneopettajaluvan ja vammaisen pysäköintiluvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten sekä tiedon ajokortin, opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan, liikenneopettajaluvan tai kuljettajan ammattipätevyyskortin saamisen esteestä edellä mainituissa laeissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle ajokortin tai mainitun luvan myöntämistä koskevaa käsittelyä varten;

20 §

Tietojen luovuttamisen muut rajoitukset

Henkilöllä on sen lisäksi, mitä henkilötietolain 30 §:ssä säädetään, oikeus kieltää osoitetietojensa luovuttaminen puhelimitse muuhun kuin viranomaisen, Liikennevakuutuskeskuksen, liikennevakuutusyhtiön, katsastuksen suorittajan, kuljettajantutkinnon vastaanottajan, sopimusrekisteröijän tai ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa, taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa, liikenteen palveluista annetussa laissa ja tieliikennelaissa tarkoitetun palvelun tuottajan käyttöön tai muuhun laissa säädettyyn käyttöön.

Jos henkilöllä on perusteltua syytä epäillä itsensä tai perheensä terveyden tai turvallisuuden tulevan uhatuksi, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta pyynnöstä päättää, ettei häntä koskevia henkilötietoja saa luovuttaa rekisteristä muille kuin viranomaisille, Liikennevakuutuskeskukselle, liikennevakuutusyhtiölle, katsastuksen suorittajalle, sopimusrekisteröijälle, kuljettajantutkinnon vastaanottajalle, tieliikenteen valvontalaitteen korttien käsittelijälle ja ajokorttilaissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa, taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa, liikenteen palveluista annetussa laissa ja tieliikennelaissa tarkoitetulle palvelun tuottajalle laissa säädettyjen tehtävien hoitamista varten. Tämä päätös voi ensimmäisen kerran olla voimassa enintään viisi vuotta. Rajoituksen voimassaoloa voidaan jatkaa kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

**Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1**

10.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan tieliikennelain (267/1981) 1 a luku, sellaisena kuin se on laissa 253/2013, sekä
muutetaan 63 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 387/2011, seuraavasti:

63 §

Kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset

Kuljettajalta vaadittavasta ajokortista säädetään ajokorttilaissa (386/2011) ja ajokortin lisäksi vaadittavasta muusta kelpoisuudesta kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007), taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (695/2009), vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja liikenteen palveluista annetussa laissa (/).

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä lokakuuta 2017. Lain 63 §:n 3 momentti tulee kuitenkin voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018.

Vastalauseen lausumaehdotukset

1. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto arvioi nyt säädettävän lain ja erityisesti taksiliikennelain yhteentoimivuuden ja tekee viipymättä tarvittavat muutosesitykset ennen lain liikenteen palveluista voimaantuloa.
2. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tarkasti lakimuutoksen vaikutuksia liikennemarkkinoihin kiinnittäen erityisesti huomiota harmaan talouden torjuntaan sekä erilaisten verojen ja velvoitteiden asianmukaiseen suorittamiseen. Norminpurku ei saa johtaa epäterveen kilpailun kasvamiseen.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 1

3. Eduskunta edellyttää, että hallitus toimii nykyisen järjestämistavan ja sääntelyn hengessä taksilainsäädännön tulevassa alan kehittämisessä digitalisaation ja teknologian kehityksen myötä.

Helsingissä 24.3.2017

Katja Taimela /sd
Suna Kymäläinen /sd
Satu Taavitsainen /sd
Katja Hänninen /vas

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 2

VASTALAUSE 2

Perustelut

Traktoreiden vapauttaminen tavaraliikenneluvasta silloin, kun niiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa

Hallituksen esityksen mukaan tavaraliikennelupaa ei enää edellytettäisi Suomen sisäisissä tavarankuljetuksissa sellaisilta traktoreilta, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa.

Vielä lausuntovaiheessa esityksessä traktoreiden luvanvaraisuuden raja oli 40 kilometriä tunnissa, joka on myös EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukainen raja luvanvaraisuudelle. Muutos tehtiin lakiesityksestä annettujen lausuntojen pohjalta.

Lakiesityksen perusteluissa todetaan, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaan liikennelupavaatimuksesta voidaan kansallisesti vapauttaa sellainen kansallinen liikenne, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi. Lakiesityksen perusteluiden mukaan ehdotus on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukainen sillä perusteella, että traktoreilla tavaraa kuljetetaan pääasiassa vain lyhyitä matkoja.

Esitetyn kansallisen lupapojikkeuksen vaikutus kuljetusmarkkinoihin ei olisi vähäinen, mikä on noussut esiin myös valiokunnan asiantuntijakuulemisessa. Traktorikalustoa on Suomessa runsaasti, noin 384 000 rekisteröityä ajoneuvoa. Traktoriliikennelupia on Suomessa tällä hetkellä kaikkiaan 2 200 kappaletta. Luvanvaraisessa liikenteessä olevilla traktoreilla suoritetaan lähes poikkeuksetta maansiirtokuljetuksia. Maansiirtokuljetusmarkkinat ovat tyypillisesti hyvin paikallisia, joten lyhyt kuljetusmatka ei näissä kuljetuksissa tarkoita vähäistä merkitystä kuljetusmarkkinoihin. Tällä hetkellä traktoreiden osuus liikenneluvan alaisista maansiirtokuljetuksista on ajoneuvomäärällä mitattuna noin 40 prosenttia. Luvanvaraisuuden poistaminen korkeintaan 60 kilometriä tunnissa kulkevilta traktoreilta tulisi merkittävästi kasvattamaan traktoreiden osuutta maansiirtokuljetuksista.

Lisääntyvä traktoriliikenteen määrä ja traktorien nopeuksien kasvaminen uhkaavat myös heikentää liikenneturvallisuutta. Traktoreilla ei ole autoihin verrattavia jarrumääräyksiä. Traktorilta edellytetään kuorma-autoihin verrattavia jarrujärjestelmiä vain siinä tapauksessa, että sen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa. Myös ajokorttivaatimukset ovat traktoreilla muuta kuljetuskalustoa kevyemmät. Jo 15-vuotiaana saa teoriakokeen suorittamalla T-luokan ajokortin, jolla voi ajaa traktoria, jonka enimmäisnopeus on 40 km/h. Rakenteelliselta nopeudeltaan yli 40 km/h, mutta enintään 60 km/h traktorin ja siihen kytkettyjen perävaunujen kuljettaminen edellyttää LT-luokan ajokorttia. LT-luokan ajokortin saa 15-vuotiaana suorittamalla teoria- ja käsittelykokeen.

Enimmäisnopeudeltaan 60 kilometriä tunnissa kulkevien traktorien vapauttaminen luvanvaraisuudesta tarkoittaa, että jatkossa tieliikenteessä saattaa olla 15-vuotiaan ajamia, massaltaan 15-tonnisia traktori-perävaunuyhdistelmiä, jotka kulkevat 60 km/h. Erityisesti nopeuden kasvami-

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp
Vastalause 2

nen tällaisen ajoneuvo-kuljettajayhdistelmän osalta lisää vakavien tieliikenneonnettomuuksien riskejä.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että lakiehdotukset hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi 1. lakiehdotuksen II osan 1 luvun 1 § muutettuna. (***Vastalauseen muutosehdotus***)

Vastalauseen muutosehdotus

1 §

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) n:o 1071/2009 (*EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*) tarkoitettu lupa tarvitaan:

1) ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettulla linja- autolla (*henkilöliikennelupa*); tai

2) ammattimaiseen tavaroiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2 000 kiloa (*tavaraliikennelupa*).

Ilman henkilöliikennelupaa saa kuitenkin

1) suorittaa kuljetuksia konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla; tai

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteen kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla ajoneuvolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan.

Ilman tavaraliikennelupaa saa kuitenkin Suomen sisäisissä kuljetuksissa kuljettaa tavaraa traktorilla, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa. Tavaraa saa kuljettaa myös henkilöliikenneluvan haltija linja-autolla. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan vapauttaa luvanvaraisuudesta muu sellainen Suomen sisäinen tavaroiden kuljettaminen, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

Helsingissä 24.3.2017

Jyrki Kasvi /vihr