

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi liikenteen palveluista annettua lakia, ajoneuvolakia, harmaan talouden selvitysyksiköstä annettua lakia ja sakon täytäntöönpanosta annettua lakia.

Esityksen mukaan taksiliikenneluvan saamisen edellytyksiä muutettaisiin siten, että hyvämaineisuuden arviointiin lisättäisiin eräiden henkeen ja terveyteen kohdistuvien rikosten sekä seksuaalirikosten ja petos- ja maksuvälinerikosten huomioiminen. Taksiliikenteen yrittäjäkokeen järjestäminen siirrettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle. Yrittäjäkokeessa tapahtuneesta vilpistä voitaisiin jatkossa asettaa karenssi ja myös jälkikäteen havaittu vilppi huomioitaisiin.

Taksiliikenneluvan haltija olisi velvollinen rekisteröimään taksina käytettävän ajoneuvon yksinomaiseen hallintaansa ja liittämään ajoneuvon rekisterissä liikenneluvulle. Väärää rekisteröintiä koskevan kriminalisoinnin soveltamisala laajennettaisiin koskemaan taksiliikenneluvan haltijoita. Julkisen tiedon saantia taksiliikenteen harjoittajista laajennettaisiin. Hinnoittelua koskevien sääntöjen vastaisesta toiminnasta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu ja myös taksinkuljettajalla olisi vastuu hintatietojen ilmoittamisesta.

Taksiliikenteessä käytettävissä ajoneuvoissa tulisi olla mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari ja erityiset rekisterikilvet.

Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi lisättäisiin eräitä vapauteen kohdistuvia rikoksia, veropetoksia, petoksia, maksuvälinerikoksia sekä ampuma-aserikoksia. Lisäksi ajoluvan myöntämisen edellytyksenä olisi taksinkuljettajan koulutuksen käyminen. Lain voimaantullessa voimassa olevien taksinkuljettajien ajolupien haltijoiden tulisi väliaikaisten säännösten mukaan ajoluvan uusimiseksi käydä kertaluontoinen taksinkuljettajan täydennyskoulutus. Taksinkuljettajan koetta ja taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksyntää koskevaa sääntelyä muutettaisiin. Lisäksi Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikkö voisi tehdä velvoitteidenhoitoselvityksen taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksynnän myöntämisestä ja peruuttamisesta.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan pääosin voimaan 1.9.2026. Väliaikaiset säännökset olisivat voimassa 31.8.2034 saakka.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	6
1 Asian tausta ja valmistelu	6
1.1 Tausta	6
1.2 Valmistelu	7
2 Nykytila ja sen arviointi	8
2.1 Taksiliikennemarkkinat	8
2.2 Taksirytykset	9
2.3 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset	10
2.3.1 Yleistä	10
2.3.2 Hyvämaineisuuden arviointi	11
2.3.3 Yrittäjäkoulutus- ja koe	14
2.3.4 Vilpillinen toiminta kokeessa	15
2.4 Taksien tunnistaminen ja valvonta	17
2.4.1 Yleistä	17
2.4.2 Ajoneuvon rekisteröinti ja liityntä liikennelupaan	17
2.4.3 Julkiset liikennelupatiedot	21
2.4.4 Taksien rekisterikilvet	21
2.5 Hintojen ilmoittaminen	24
2.6 Virheet ja seuraamukset	25
2.7 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot	27
2.7.1 Taksamittari liikennepalvelulaissa	27
2.7.2 Taksamittarin keräämät tiedot	28
2.7.3 Taksamittari harmaan talouden torjunnassa	29
2.7.4 Alustaoperaattoreiden tiedonantovelvollisuus	30
2.7.5 Mittauslaitelain ja mittauslaitedirektiivin vaatimukset	30
2.7.6 Taksamittarien valvonta	32
2.8 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset	33
2.8.1 Yleistä	33
2.8.2 Ajoluvan terveysvaatimukset	33
2.8.3 Ajoluvan myöntämisen esteenä olevat rikokset	34
2.8.4 Taksinkuljettajan koulutusvaatimukset	36
2.8.5 Taksinkuljettajan koe	37
2.9 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta	37
2.9.1 Taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta	37
2.9.2 Velvoitteidenhoitoselvitykset taksialalta	39
2.10 Ammattipätevyysdirektiivi ja ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi	41
2.11 Palveludirektiivi	42
3 Tavoitteet	43
3.1 Luottamus ja turvallisuus	43
3.2 Harmaan talouden torjunta ja valvonnan tehostaminen	43
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	44
4.1 Keskeiset ehdotukset	44
4.1.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset	44

4.1.2 Taksien tunnistaminen ja valvonta	45
4.1.3 Hintojen ilmoittaminen ja seuraamukset	46
4.1.4 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot.....	46
4.1.5 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset	46
4.1.6 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta	47
4.2 Pääasialliset vaikutukset	48
4.2.1 Yleistä vaikutuksista	48
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset	49
4.2.2.1 Vaikutukset taksiyrittäjien toimintaan ja alalle tuloon.....	49
4.2.2.2 Vaikutukset osa-aikaiseen toimintaan ja pk-yrityksiin.....	57
4.2.2.3 Vaikutukset kotitalouksien asemaan.....	59
4.2.2.4 Vaikutukset julkiseen talouteen.....	59
4.2.3 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset	62
4.2.3.1 Vaikutukset viranomaisen toimintaan	62
4.2.3.2 Tiedonhallinnan muutokset	64
4.2.3.3 Vaikutukset työllisyyteen ja taksien saatavuuteen	66
4.2.3.4 Vaikutukset perusoikeuksien toteutumiseen.....	67
4.2.3.5 Vaikutukset taksipalveluiden turvallisuuteen ja luotettavuuteen	68
4.2.4 Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi	69
4.2.5 Kaupan teknisten määräysten direktiivi (EU-ilmoitus)	71
4.3 Vaikutusten seuranta.....	71
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot.....	72
5.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset.....	72
5.2 Taksien tunnistaminen ja valvonta	72
5.3 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot.....	74
5.4 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä	75
5.5 Hinnoittelu ja seuraamukset	76
5.6 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset.....	76
5.7 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	77
5.7.1 Yleistä.....	77
5.7.2 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset.....	78
5.7.2.1 Hyvämaineisuusvaatimuksen täyttymisen estävät rikokset.....	78
5.7.2.2 Taksiliikenneluvan vaatimat koulutukset ja kokeet.....	78
5.7.3 Taksien tunnistaminen ja valvonta	79
5.7.4 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot.....	80
5.7.5 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset.....	82
5.7.5.1 Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteenä huomioitavat rikokset ja ajoluvan peruminen	82
5.7.5.2 Taksinkuljettajan koulutus ja koulutusorganisaatiot	83
6 Lausuntopalaute.....	83
6.1 Esityksen lausuntopalaute.....	83
6.2 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto.....	87
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	87
7.1 Laki liikenteen palveluista.....	87
7.2 Väliaikaiset muutokset lakiin liikenteen palveluista	106

7.3 Ajoneuvolaki.....	108
7.4 Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä	112
7.5 Laki sakon täytäntöönpanosta.....	112
8 Lakia alemman asteinen sääntely	112
8.1 Johdanto	112
8.2 Valtioneuvoston asetuksenantovaltuudet.....	113
8.3 Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudet.....	113
8.3.1 Ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteet	113
8.3.2 Taksiliikenteessä käytettävä muu laite tai järjestelmä.....	113
8.3.3 Taksamittarin tekniset vaatimukset	113
8.3.4 Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe.....	113
8.3.5 Kilpimääräys.....	113
8.3.6 Taksinkuljettajan koe ja koulutus	114
8.3.7 Taksiliikenteen koulutusorganisaatiot	114
9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset.....	115
10 Suhde muihin esityksiin	117
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys.....	117
11.1 Johdanto	117
11.2 Yhdenvertaisuus 6 §	117
11.2.1 Johdanto	117
11.2.2 Taksinkuljettajan koulutus ja täydennyskoulutus.....	118
11.3 Omaisuudensuoja 15 §.....	119
11.4 Oikeus työhön ja elinkeinovapaus 18 §	120
11.4.1 Johdanto	120
11.4.2 Hyvämaineisuuden arviointiin lisättävät rikokset	120
11.4.3 Taksamittari ja taksikilpi	121
11.4.4 Koulutusorganisaatiot.....	122
11.4.5 Taksinkuljettajan koulutus ja täydennyskoulutus.....	122
11.4.6 Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi lisättävät rikokset	123
11.4.7 Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen vilppi.....	124
11.5 Hallinnolliset seuraamukset.....	124
11.6 Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle 124 §	128
11.6.1 Johdanto	128
11.6.2 Yrittäjäkoe	129
11.6.3 Taksikilpi	130
11.7 Lainsäädäntövallan siirtäminen 80 §	132
LAKIEHDOTUKSET	134
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	134
2. Laki liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta.....	142
3. Laki ajoneuvolain muuttamisesta	144
4. Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta	146
5. Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta.....	147
RINNAKKAISTEKSTIT	148
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	148
2. Laki liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta.....	163
3. Laki ajoneuvolain muuttamisesta	166

4. Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta	170
5. Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta.....	171

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Liikenteen palveluista annettu laki (320/2017), jäljempänä *liikennepalvelulaki*, joka tuli voimaan vaiheittain vuoden 2018 ja 2019 aikana, kokosi yhteen valtaosan liikennemarkkinoita koskevasta lainsäädännöstä. Siihen yhdistettiin merkittävä osa tieliikenteen henkilö- ja tavaraliikennettä koskevista säännöksistä. Samalla kevennettiin sääntelyä taksiliikenteessä. Lailla edistettiin uuden teknologian, tiedon hyödyntämisen ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa sekä mahdollistettiin yhtenäiset matkaketjut. Samalla taksiliikenteen sääntelyä kevennettiin. Liikennepalvelulain myötä taksilupien määrä sääntelystä, palveluiden enimmäishintasääntelystä, päivystys- ja asemapaikkavelvoitteesta sekä taksilupien autokohtaisuudesta luovuttiin. Liikennepalvelulaki oli erittäin merkittävä muutos markkinalla, jonka toimintaa oli pitkään säännelty hyvin yksityiskohtaisesti.

Liikennepalvelulain takseja koskevaan sääntelyyn tehtiin edellisen hallituksen toimesta ns. korjaussarja vuosina 2020–2021, jossa toteutettiin havaittuihin epäkohtiin liittyvät tarvittavat korjaukset ottaen huomioon erityisesti toiminnan turvallisuus ja harmaan talouden torjunta, hinnoittelun läpinäkyvyys ja taksien saatavuus. Muutokset tulivat voimaan vaiheittain vuonna 2021. Muutoksilla liikennepalvelulakiin lisättiin sääntelyä mm. taksikuljettajan kokeesta ja sen järjestämisestä, taksikuljettajien vapaaehtoisesta erityisryhmien kanssa toimimista tukevasta kuljettajakoulutuksesta, kaikista taksikyydeistä verovalvontaa varten kerättävistä tiedoista, Y-tunnuksesta taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä sekä pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta. Lisäksi täsmennettiin, milloin on käytettävä taksamittaria taksikyydin hinnan määrittelyyn ja lisättiin velvoite käyttää jatkossa kaikissa takseissa joko taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka kerää taksikyydeistä laissa edellytetyt tiedot verovalvontaa varten.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa *Vahva ja välittävä Suomi* on linjattu takseja koskevasta lainsäädäntöhankkeen toteuttamisesta. Hallitusohjelmassa lainsäädäntöhankkeen tavoitteeksi on asetettu vahvistaa kuluttajien luottamusta taksiliikenteeseen, edistää taksien saatavuutta, huomioida eri asiakasryhmät koko maassa sekä tehostaa taksiliikenteen valvontaa ja kitkeä harmaata taloutta.

Valtioneuvoston 19.12.2024 tekemässä periaatepäätöksessä harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan strategiaksi 2024–2027 on sitouduttu tehostamaan strategiakauden aikana taksiliikenteen harmaan talouden torjuntaa.¹ Periaatepäätöksen kanssa yhtäaikaaisesti valmistuneen *Harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan toimenpideohjelma 2024–2027* sisältääkin hankkeen (hankenumero 1.2) liikennepalvelulain muuttamisesta. Hankkeessa tuodaan esille hallitusohjelmassa esiin nostetut tavoitteet. Harmaan talouden torjunnan näkökulmasta toimenpideohjelman mukaan on keskeistä, että viranomaisilla on käytössään ajetuista taksimatkoista mahdollisimman standardimuotoista ja eheää vertailutietoa.²

¹ Työ- ja elinkeinoministeriö, s.4, ks. <https://tem.fi/paatos?decisionId=2596>.

² Työ- ja elinkeinoministeriö, s.3, ks. <https://tem.fi/paatos?decisionId=2596>.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksen valmistelu aloitettiin säädöshankepäättöksen mukaisesti 3.10.2024.

Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti hankkeen esivalmistelun jo syksyn 2023 aikana, jolloin virkavalmistelussa kerättiin tietopohjaa ja etsittiin havaittuihin ongelmiin ratkaisuehdotuksia tiiviissä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Esivalmistelun aikana liikenne- ja viestintäministeriö valmisteli viranomaisten, sidosryhmien ja omien selvitystensä pohjalta arviomuistion taksisääntelystä.³ Arviomuistiossa käsiteltiin hallitusohjelman kirjauksen mukaisesti taksipalveluiden luotettavuuden ja turvallisuuden lisäämistä sekä harmaan talouden torjuntaa ja selvitettiin keinoja saatavuuden parantamiseksi.

Lisäksi esivalmistelun aikana kuultiin laajasti eri sidosryhmiä ja käytiin keskusteluja taksitoimintaa valvovien viranomaisten (Poliisihallitus, Verohallinto ja harmaan talouden selvitysyksikkö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto) kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti myös kaksi pyöreän pöydän tilaisuutta keskeisille sidosryhmille. Syksyn 2023 pyöreän pöydän keskustelussa sidosryhmät pääsivät esittämään ehdotuksiaan tarvittaviksi lakimuutoksiksi. Keväällä 2024 järjestetyssä pyöreän pöydän tilaisuudessa ministeriö esitteli esivalmistelussa läpikäytyjä ja valittuja muutoksia.

Arviomuistio oli lausunnoilla lausuntopalvelu.fi-sivustolla 24.5.–21.6.2024.⁴ Lausuntoja pyydettiin laajasti tahoilta, joiden toimintaan ministeriö arvioi valmisteilla olevilla muutoksilla olevan vaikutusta. Lausuntoja saatiin yhteensä 92 kappaletta. Lausuntopalvelu.fi-sivustolla oli kullekin arviomuistion osiolle tarkentavia kysymyksiä, joihin pystyi vastaamaan. Useat lausunnonantajat vastasivat vain osaan kysymyksistä. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto. Esivalmistelun valmisteluasiakirjat ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella LVM062:00/2023.

Arviomuistiosta saatuja lausuntoja on hyödynnetty hallituksen esityksen nykytilan arvioinnissa sekä toteuttamisvaihtoehtojen kartoituksessa ja vaikutusten arvioinnissa.

Varsinainen säädöshanke ja hallituksen esityksen valmistelu käynnistettiin 3.10.2024. Luonnos hallituksen esityksestä lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta 25.4.2025. Lausuntoaika päättyi 6.6.2025. Lausuntoja annettiin yhteensä 150 kappaletta. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto.

Hallituksen esitys on ollut arvioitavana lainsäädännön arviointineuvostossa. Arviointineuvosto antoi esityksestä lausunnon 23.12.2025. Arviointineuvoston asiassa antama lausunto on luettavissa osoitteessa <https://vnk.fi/arviointineuvosto/lausunnot>.

Valmistelun asiakirjat (hallituksen esitysluonnoksen lausuntopyyntö, hallituksen esitysluonnokseen saadut lausunnot ja lausuntoyhteenveto) sekä muut hallituksen esityksen

³ Liikenne- ja viestintävirasto: hanke taksilainsäädännön tarkastelu, materiaalit saatavissa valtioneuvoston hankeikkunassa: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM062:00/2023>,

⁴ Lausuntopalvelu: <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=79601217-1927-4121-a758-eac57c3bd547>

valmisteluasiakirjat ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella LVM038:00/2024.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Taksiliikennemarkkinat

Taksiliikennemarkkinoilla keskeisiä toimijoita ovat taksipalveluita tarjoavat taksiyrittäjät, taksinkuljettajat sekä välityspalveluiden tarjoajat. Liikenne- ja viestintävirasto seuraa aktiivisesti taksimarkkinoiden tilaa ja päivittää taksimarkkinoiden tilannekuvaa.⁵

Lokakuussa 2025 voimassa olevia taksiliikennelupia oli n. 10 800. Lukuja tulkitessa on syytä huomioda, että voimassa oleva taksiliikennelupa ei aiemmasta poiketen suoraan edellytä taksiliiketoiminnan harjoittamista. Taksinkuljettajan ajolupia oli lokakuussa 2025 yhteensä n. 36 800. Myös tähän lupamäärään sisältyvät passiiviset luvanhaltijat, eli henkilöt, jotka eivät aktiivisesti harjoita taksinkuljettajan ammattia. Tällaisten passiivisten taksiliikenneluvanhaltijoiden tai ajoluvan haltijoiden määrästä ei ole tarkkaa tietoa, joten lupien määrästä ei voi suoraan tehdä johtopäätöksiä taksien tarjonnasta.

Taksimarkkinoiden toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi viime vuosina. Taksilainsäädännön uudistukset, koronapandemia ja digitalisaation nopea eteneminen ovat vaikuttaneet palvelujen kysyntään, tarjontaan ja tuottamisen kustannuksiin. Kilpailu on kiristynyt erityisesti väkirikkailla alueilla, joissa tarjonnan kasvu, uudet liiketoimintamallit ja digitaalisten tilaustapojen yleistymisen ovat laskeneet hintoja merkittävästi. Samalla harvaan asutuilla alueilla, joissa kysyntä on epäsäännöllistä, palveluiden saatavuus ei ole kehittynyt yhtä suotuisasti. Näillä alueilla yhteiskunnan korvaamat matkat muodostavat edelleen merkittävän osan taksiliikenteestä.

Myös kuluttajien näkemyksiä taksipalveluista on kartoitettu erilaisilla kyselytutkimuksilla, esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston kyselytutkimuksissa vuosina 2019, 2021 ja 2023, joissa selvitettiin kansalaisten tyytyväisyyttä liikennejärjestelmän eri osa-alueisiin.⁶ Uusimmassa kyselyssä vuodelta 2023 kansalaiset antoivat oman asuinseudun taksipalveluille arvosanan 3,26 asteikon ollessa 1–5. Tyytyväisyys taksipalveluihin on heikentynyt kaikilla aluetyypeillä vuodesta 2019 ja edelleen vuodesta 2021. Tyytymättömien tai erittäin tyytymättömien kansalaisten osuus on 12–35 % riippuen aluetyypistä. Keskimääräistä tyytymättömpiä taksipalveluihin ovat pääkaupunkiseudulla, muualla Uudellamaalla ja Riihimäen seudulla sekä Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla asuvat. Suurin lasku tyytyväisyydessä vuodesta 2019 vuoteen 2023 on tapahtunut turvallisuudentunteesta. Maantieteellisesti on kuitenkin selviä eroja. Alle 20 000 asukkaan kunnissa, jotka eivät kuulu kaupunkiseutuun, ollaan tyytyväisimpiä taksipalveluiden turvallisuuteen, kun taas pääkaupunkiseudulla turvallisuudentunne oli selvästi alhaisempi kuin koko maan keskiarvo.

Taksien hinnoittelun vapauduttua vuonna 2018 manner-Suomen keskimääräinen taksihinta on muuttunut suhteessa vuoden 2018 kesäkuuhun nähden vain vähän, vaikka alueiden sisällä ja välillä taksihinnoissa esiintyykin paljon vaihtelua. Hintojen lasku Uudellamaalla tasoittaa keskihinnan kehitystä hintojen noustua useissa muissa maakunnissa. Kesäkuussa 2024 manner-

⁵ [Taksiliikennemarkkinoiden tilannekuva](#). Julkaistu 28.6.2023, Päivitetty 20.05.2025.

⁶ Kyselytutkimuksista tarkemmin arviomuistiossa taksilainsäädännön muutosehdotuksista 2024, s.10-13.

Suomen keskimääräinen taksihinta on, rahan arvon muutos huomioiden, samalla tasolla kuin vuoden 2018 vertailuhinta. Uudellamaalla keskimääräinen taksihinta on laskenut noin 20 prosenttia ja Varsinais-Suomessa noin 7 prosenttia, kun taas muualla manner-Suomessa se on tyypillisesti noussut 5–30 prosenttia. Keskeinen taksimatkojen yleistä hinnan nousua rajoittava tekijä on sovelluksen kautta tilattujen taksimatkojen yleistymisen. Keskihintojen muutos on tyypillisesti ollut pientä alueilla, joissa sovellusajojen määrä on ollut suuri. Vuoteen 2023 sovellusmatkojen alempi hintataso vaikutti erityisesti alle 5 km pituisilla matkoilla, mutta sovellusmatkojen hintoja tasoittava vaikutus näkyy nykyisin myös hieman pidemmillä, 10–25 km pituisilla matkoilla. Esimerkiksi kesäkuussa 2024 kymmenen kilometrin pituisen taksimatkan hinta on vaihdellut 13–20 euron välillä sovelluksella tilattuna, kun taas muiden tilaustapojen tyypillinen hintavaihteluväli oli 30–35 euroa.⁷

2.2 Taksirytykset

Taksirytysten liikevaihto on 2020-luvun alkupuolella vaihdellut 0,9–1,2 miljardin euron välillä. Tästä liikevaihdosta noin 40 prosenttia muodostuu julkisen sektorin hankkimista tai korvaamista kuljetuksista, ja loput kertyvät yrityksiltä ja kuluttajilta. Tuoreimpien vuosiseurantatietojen mukaan vuonna 2022 tehtiin lähes 36 miljoonaa taksimatkaa. Taksimarkkinaseurannasta kerättyjen tietojen pohjalta Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan vuonna 2023 tehtiin yli 5 miljoonaa matkaa ja vuonna 2024 yli 7 miljoonaa matkaa ajoneuvoilla, joissa ei ole käytössä taksimittaria. Vuoden 2025 lopussa Suomessa oli Liikenne- ja viestintäviraston tilastojen mukaan noin 10 800 taksirytystä, reilu 14 000 taksiajoneuvoa ja noin 36 800 ajoluvallista taksinkuljettajaa. Kaupunkimaisissa kunnissa toimivat taksirytykset muodostavat suurimman osan alan liikevaihdosta.⁸

Taksirytykset ovat tyypillisesti kooltaan pieniä, korkeintaan muutaman taksin yrityksiä. Vuonna 2023 taksialan yrityksistä 97 % oli mikroyrityksiä⁹. Pienten taksirytysten määrä on kasvanut erityisesti kaupunkimaisissa kunnissa. Vuonna 2023 noin kahdella kolmasosalla taksirytyksistä vuotuinen liikevaihto oli alle 100 000 euroa ja tehdyt henkilötyövuodet korkeintaan yksi tai pelkästään yrittäjän tekemiä. Yli miljoonan euron vuotuista liikevaihtoa tekevien yritysten määrä on pieni, alle kaksi prosenttia taksirytysten lukumäärästä, mutta ne muodostivat vuonna 2023 noin 30 % alan liikevaihdosta. Taksimarkkinat ovatkin hyvin hajautuneet. Merkittävää liiketoimintavolyymiä muodostuu kaiken kokoisissa taksirytyksissä. Pienemmissä yrityksissä yrittäjien tekemä työn osuus on tyypillisesti suuri, kun taas suuremmissa, useamman henkilötyövuoden yrityksissä palkkasuhteessa olevien kuljettajien osuus tehdyistä työtunneista on merkittävä.¹⁰

Taksirytysten operatiivisen toiminnan kannattavuuden kehitys on ollut laskusuuntainen käyttökateprosentin kehityksellä mitattuna. Jos kannattavuutta mitataan tilikauden tuloksen osuudella liikevaihdosta, jossa on mukana myös kiinteät kulut, kehitys on ollut tasaisempaa. Sekä negatiivisen käyttökatteen että tappiollisten yritysten osuus on kuitenkin kasvanut lähes

⁷ Taksiliikennemarkkinoiden tilannekuva. Julkaistu 28.6.2023, päivitetty 20.05.2025

⁸ VATT:n Datahuoneen materiaali, saatavissa hankeikkunassa

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM038:00/2024>

⁹ Mikroyrityksen määritelmä: liikevaihto tai taseen loppusumma vähemmän kuin kaksi miljoonaa euroa, ja henkilötyövuosien määrä (palkansaajat + yrittäjät) vähemmän kuin 10.

¹⁰ Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistelun aikana tilannut VATT:n Datahuoneelta tarkempia tietoja taksirytyksistä ja taksinkuljettajista. VATT:n Datahuoneen materiaali saatavissa hankeikkunassa, <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM038:00/2024>.

kaikissa kokoluokissa. Taksiryitysten kannattavuudessa esiintyy myös paljon hajontaa. Taksiryitykset vaikuttavat olevan paremmin kannattavia taajaan asutuissa ja maaseutumaaisissa kunnissa kuin kaupunkimaaisissa kunnissa.¹¹

Taksiryitysten ja yrittäjien sekä kuljettajien toiminnan sesonkiluonteisuudesta on rajallisesti tietoja. VATT:n Datahuoneen koostamien tietojen¹² mukaan palkansaajina olevien taksinkuljettajien tuloissa on havaittavissa voimakkaammin sesonkiluonteisuutta kuin taksiryitysten liikevaihdossa. Datahuoneen aineistojen mukaan vuonna 2023 alle puolet palkkasuhteessa olevista kuljettajista sai palkkatuloja yli 10 kuukautena vuodessa. Palkkasuhteessa olevat kuljettajat toiminevat suuremmissa, useamman henkilötyövuoden yrityksissä sesonkivaihtelun tasaajina. Taksiryittäjien elinkeinotuloista ja niiden kausivaihteluista ei ole käytettävissä kattavaa ja luotettavaa aineistoa. Vastaavasti kuljettajien osa-aikaisuudesta ei ole tietoja käytettävissä.

Taksimarkkinoilla taksiryittäjien ohella merkittäviä toimijoita ovat välitysyhtiöt. Taksiliikenteen välityspalveluiden tarjoajien tulee toimintaa harjoittaakseen ilmoittautua Liikenne- ja viestintävirastolle. Syyskuussa 2024 aktiivisia taksiliikenteen välityspalveluiden tarjoajia oli hieman yli 40. Niihin kuuluvat perinteisten välityskeskusten lisäksi sovelluspohjaiset alustatoimijat. Taksivälityspalveluita tarjoavat yritykset ovat liikevaihdoltaan merkittävästi suurempia kuin taksiryitykset. Pelkän välitystoiminnan osalta toimijoiden liikevaihto oli noin 88 miljoonaa euroa ja tyypillinen välitystoiminnan liikevaihto reilut 900 000 euroa. Viiden suurimman toimijan osuus oli hieman yli 50 % markkinoista. Seurannassa olevien välityspalveluiden kautta välitettiin lähes 22 miljoonaa taksimatkaa vuonna 2023.¹³

2.3 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

2.3.1 Yleistä

Taksiliikenteen harjoittamiseen taksiryitys tarvitsee liikennepalvelulain 4 §:n mukaisen taksiliikenneluvan, jonka myöntää Liikenne- ja viestintävirasto. Lain mukaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ja näiden palvelujen tarjoamiseen yleisölle ajoneuvolaissa tarkoitettulla henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä (taksiliikenne) tarvitaan taksiliikennelupa tai henkilö- tai tavaraliikennelupa. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija voi harjoittaa taksiliikennettä myös ilmoituksenvaraisesti. Tällöin luvanhaltijan on tehtävä taksiliikenteen harjoittamisesta ilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoituksen taksiliikenteen harjoittamisesta oli tehnyt Liikenne- ja viestintävirastolle 658 henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijaa ja taksiliikennelupia oli samanaikaisesti voimassa 10 262 lokakuussa 2025. Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset on määritetty liikennepalvelulain 6 §:ssä.

Taksiliikennelupaa hakevien luonnollisten henkilöiden osalta vaatimuksena on liikennepalvelulain 6 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaisesti, että henkilö on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolla ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa. Sama vaatimus koskee henkilö- ja tavaraliikenneluvan osalta myös oikeushenkilön liikenteestä vastaavaa henkilöä. Taksiliikennelupaa hakevan oikeushenkilön liikennepalvelulain 7 §:n mukaisen liikenteestä

¹¹ VATT:n Datahuoneen materiaali

¹² VATT:n Datahuoneen materiaali

¹³ [Taksiliikennemarkkinoiden tilannekuva](#). Julkaistu 28.6.2023, Päivitetty 20.05.2025

vastaavan henkilön osalta ei ole säädetty samankaltaista vaatimusta henkilön täysivaltaisuudesta tai oikeustoimikelpoisuudesta. Liikennepalvelulain 7 §:n mukaan liikenteestä vastaava henkilö johtaa yrityksen liikenteenharjoittamista tosiasiallisesti ja jatkuvasti. Lupaa hakevan oikeushenkilön liikenteestä vastaavaa henkilöä koskee liikennepalvelulain 6 §:n 3 momentin mukaan ainoastaan hyvämaineisuusvaatimus. Lupaviranomainen voisi nykyainsäädännön puitteissa joutua tilanteeseen, jossa sillä ei olisi lainmukaista perustetta jättää hyväksymättä vajaavaltaisen tai oikeustoimikelvottoman henkilön nimeämistä lupaa hakevan oikeushenkilön liikenteestä vastaavaksi henkilöksi.

Liikennepalvelulain 6 §:n 3 momentin mukaan luvanhakijan tulee täyttää myös sijoittautumista koskeva vaatimus. Vaatimus liittyy ennen kaikkea liikennepalvelulain soveltamisalaan ja 1 §:n 2 momenttiin, jonka mukaan lakia sovelletaan palveluntarjoajaan, jolla on toimipaikka Suomessa tai joka on muuten Suomen oikeudenkäytön piirissä. Vaatimus tosiasiallisesta ja pysyvistä toimipaikasta koskee sekä lupaa hakevia luonnollisia henkilöitä, että oikeushenkilöitä. Lupaviranomainen on edellyttänyt lupaa hakevilta luonnollisilta henkilöiltä, että heillä on vakituinen asuinpaikka Suomessa ja ovat siten myös tosiasiasa Suomen oikeudenkäyttöpiirissä liikennepalvelulain 1 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Muussa tapauksessa lupaviranomainen ei kykenisi tosiasiasa varmistamaan, että lupaa hakeva luonnollinen henkilö täyttää kaikki liikennepalvelulain 6 §:ssä säädetty vaatimukset sekä hyvämaineisuuden vaatimukset.¹⁴

2.3.2 Hyvämaineisuuden arviointi

Liikennepalvelulain 6 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan taksiliikennelupa voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle, joka on 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen. Lisäksi oikeushenkilön hyvämaineisuutta koskevan 9 §:n 2 momentin mukaan oikeushenkilöä ei voida pitää hyvämaineisenä myöskään, jos sen toimitusjohtaja, hallituksen puheenjohtaja, hallituksen ainoa varsinainen jäsen tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 8 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta. Hyvämaineisuuden vaatimukset on luonnollisen henkilön osalta säädetty liikennepalvelulain 8 §:ssä ja oikeushenkilön osalta 9 §:ssä. Henkilön hyvää mainetta arvioitaessa huomioidaan vankeus- ja sakkorangaistukset liikennepalvelulain 8 §:ssä tarkemmin säädetyllä tavalla. Hyvän maineen vaatimus ei täyty, jos henkilön hyvä maine vaarantuu ja tekojen katsotaan osoittavan ilmeistä sopimattomuutta. Jos lupaa hakee yritys, yrityksellä ei saa myöskään olla ilmeistä sopimattomuutta osoittavia yhteisösakkotuomioita.

Liikennepalvelulain 8 §:n mukaan hyvämaineisuutta vaarantavina tekijöinä otetaan huomioon, tilanteet, joissa henkilö on tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta, ihmiskauppaa, huumausainerikoksia, tai laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen. Sakot ja muut määrätty seuraamukset huomioidaan kahden viimeksi kuluneen vuoden ajalta, vankeusrangaistukset viiden viimeksi kuluneen vuoden ajalta. Liikennepalvelulain 242 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa.

¹⁴ Asiasta myös Helsingin hallinto-oikeuden päätös 989/2025, 18.2.2025.

Näin ollen hyvämaineisuuden vaatimus ei koske ainoastaan luvanhakijaa, vaan myös luvanhaltijaa koko kymmenenvuotisen lupakauden.

Liikennepalvelulain 8 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuihin aihepiireihin lisättiin 1.3.2022 voimaantulleella lakimuutoksella ihmiskauppaa, huumausainerikoksia sekä laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkominen.¹⁵ Samalla vankeusrangaistuksen vaikutus henkilön hyvään maineeseen nostettiin kahdesta vuodesta viiteen vuoteen. Koska mainittujen vuonna 2022 suoritettujen liikennepalvelulain muutosten lähtökohtana oli EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketista¹⁶ johtuvat muutokset tavara- ja henkilöliikennelupien sääntelyssä, ei hankkeessa arvioitu erikseen muita mahdollisia muutostarpeita taksialan näkökohdista.

Hyvämaineisuuden arviointi on kaksitasoinen, ensin määritellään 8 §:n 1 momentin perusteella tekijät, jotka ovat mainetta vaarantavia ja sen jälkeen arvioidaan 2 momentin perusteella, onko luonnollinen henkilö niiden perusteella sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Liikennepalvelulain 8 §:n 2 momentin mukaan liikenteestä vastaavaa henkilöä tai luonnollista henkilöä ei voida pitää hyvämaineisenä, jos hänen maineensa on vaarantunut 1 momentissa mainittujen rikosten takia ja tämä osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon tekojen suuri määrä, teon vakavuus, teon suunnitelmallisuus, teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen, se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus sekä jos teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta.

Laissa säädetään, että tarkasteluun tulevat nimenomaan tekojen määrä. Keskeistä ei siten ole määrättyjen sakkorangaistusten kappalemäärä vaan niissä mainittujen rikkomusten määrä, sillä yksi sakkorangaistus voi sisältää useamman teon. Jos hakijalla on lain mainitsemaa vähintään neljä rikkomusta viimeksi kuluneen kahden vuoden ajalta tai tuomittu vankeusrangaistus, tulee arvioitavaksi se, osoittavatko teot ilmeistä sopimattomuutta. Liikenne- ja viestintävirasto on liikenneluvan myöntävä viranomainen, joten virasto arvioi myös henkilöiden hyvämaineisuuden lupaa hakiessa. Jokaiseen lupahakemukseen tehdään automaattinen sakko- ja rikosrekisterikysely Oikeusrekisterikeskukseen. Kyselyn vastauksena saatavista sakko- ja rikosrekisteriotteista tehdään tulkinta siitä, täyttääkö hakija lain mukaisen hyvämaineisuuden edellytyksen.

Erityisesti henkilöliikenteen osalta on kuitenkin käytännössä todettu tiettyjä haasteita joidenkin lain 8 §:n 1 momentin 1 kohdan aihepiirin soveltamisessa. Liikenne- ja viestintäviraston ratkaisukäytännössä esimerkiksi maksuvälinerikoksiin syyllistymiseen henkilöliikennettä harjoitettaessa on voitu katsoa olevan tapauksen mukaan joko liikenteen harjoittamista tai muuta ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomista, tai molempia, ja vaarantavan siten henkilön hyvän maineen. Lain soveltamistilanteissa ei ole täysin selvää lain ja sen esitöiden perusteella, mitkä kaikki rikosnimikkeet näihin voidaan lukea kuuluvaksi. Ammatillisen vastuun ja liikenteen harjoittamisen on lain soveltamisessa tulkittu kattavan esim.

¹⁵ HE 194/2021 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi.

¹⁶ EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (EY) 1071/2009 muutosasetus (EU) 2020/1055, Euroopan unionin virallinen lehti, L 249, 31. heinäkuuta 2020 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=OJ:L:2020:249:TOC>

petokset ammattiliikennettä harjoitettaessa, mutta tämä tulkinta on haastettu hallinto-oikeudessa ja asiaa koskeva valvontapäätös kumottiin Vaasan hallinto-oikeudessa.¹⁷

Hallinto-oikeuden päätöksen mukaan liikennepalvelulain 8 §:n 1 momentissa säädettyä luetteloa taksiliikenneluvan myöntämiseen vaikuttavista rikoksista ja rikkomuksista on pidettävä tyhjentävänä, eikä hyvämaineisuuden voida katsoa vaarantuvan muiden kuin siinä mainittujen rikosten ja rikkomusten perusteella. Hallinto-oikeus totesi lisäksi, että taksiliikennelupaa koskevassa sääntelyssä on kyse perustuslain 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden rajoittamisesta, mistä syystä täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusvaatimus huomioon ottaen liikennepalvelulain 8 §:n 1 momentissa säädettyä luetteloa ei voida tulkita laajentavasti luvanhaltijan vahingoksi. Lainkohdan sanamuodon mukaan kyseeseen tulee liikenteen harjoittamisen ja ammatillisen vastuun osalta vain niitä koskevien säännösten rikkomisesta tuomittu rangaistus. Vaikka petostuomio liittyi taksiliikenteen harjoittamiseen, ei hallinto-oikeuden päätöksen mukaan hyvämaineisuuden, niin kuin se on liikennepalvelulaissa määritelty, ole edellä lausutun perusteella voitu katsoa vaarantuneen petostuomion takia. Petostuomion huomioiminen edellyttäisi sen lisäämistä liikennepalvelulain 8 § huomioitaviin rikoksiin.

Hyvämaineisuuden arvioinnissa ei huomioida tällä hetkellä henkeen ja terveyteen tai seksuaalirikoksiin syyllistymistä. Näiden rikosten lisääminen hyvämaineisuuden arviointiin on ollut esillä aiemminkin, mm. liikkuvuuspaketin kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä Liikenne- ja viestintävaliokunnan käsittelyssä.¹⁸ Valiokunnan mietinnön (LiVM 28/2021) mukaan asiantuntijakuulemisessa tuotiin esille, että liikennepalvelulain hyvämaineisuuden vaatimuksia olisi tarpeen täydentää erityisesti henkeen ja terveyteen liittyvien vankeustuomioiden tai asiakkaaseen kohdistuvien muun muassa seksuaalirikosten osalta. Valiokunta kiinnitti huomiota siihen, että taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiseen liittyvistä vaatimuksista, mukaan lukien rikostaustan selvittäminen, säädetään liikennepalvelulain 25 §:ssä, mutta katsoi kuitenkin, että kyseisiä huomioita, niiden vaikutuksia ja mahdollisia toteuttamistapoja olisi välttämätöntä selvittää liikennepalvelulain jatkovalmistelussa. Lisäksi valiokunta ehdotti eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, jonka mukaan eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto selvittää ja arvioi liikennepalvelulain hyvämaineisuutta ja kuljettajan ajolupaa koskevaan sääntelyyn liittyvät muutostarpeet erityisesti henkeen ja terveyteen liittyvien vankeustuomioiden tai asiakkaaseen kohdistuvien muun muassa seksuaalirikosten osalta. Eduskunta hyväksyi lausuman vastauksessaan.¹⁹

Hyvämaineisuuden edellytysten täyttymättä jääminen johtaa vuosittain muutamiin hylkääviin päätöksiin. Pääasiallisesti hylkäävään päätökseen johtavat muut syyt, lähinnä velvoitteiden hoitamisen laiminlyönti (verot, muut julkisoikeudelliset maksut) sekä vakavaraisuuden puute tai ammatillisen pätevyyden puute. Hakemuskäsittelyssä tai valvonnassa ei ole tullut vielä vastaan kiskontarikoksia, ihmiskaupparikoksia tai laittoman maahantulon järjestämiseen liittyviä rikoksia.

Vuosi	Hylätyt yhteensä	Hylätyt hyvämaineisuus
2020	248	14

¹⁷ Vaasan hallinto-oikeuden päätös 1180/2024, 6.9.2024, Dnro 1422/03.04.04.04.36/2023

¹⁸ HE 194/2021 vp, Asian käsittelytiedot

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE_194+2021.aspx

¹⁹ Eduskunnan vastaus EV 222/2021 vp,

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/EduskunnanVastaus/Documents/EV_222+2021.pdf

2021	210	2
2022	251	3
2023	221	8
2024	106	4

Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto

Tarkempaa erittelyä hylkäyspäätösten perusteena olevista rikoksista ei ole saatavilla.

2.3.3 Yrittäjäkoulutus- ja koe

Taksiliikenneluvan saaminen edellyttää muun muassa liikennepalvelulain 6 a §:n mukaisen taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen ja yrittäjäkokeen suorittamista. Liikennepalvelulain voimaantullessa luovuttiin kumotun taksiliikennelain mukaisesta pakollisesta yrittäjäkoulutuksesta ja -kokeesta. Edellisessä taksisääntelyn muutoksessa yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe säädettiin jälleen pakolliseksi vuodesta 2021 alkaen.²⁰ Taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen tavoitteena on parantaa alalle tulevien yrittäjien taloushallinto- ja liiketoimintaosaamista ja varmistaa, että alalle tuleville yrittäjillä on riittävä perusosaaminen yritystoimintaan liittyvien pakollisten velvoitteiden hoitamiseksi.²¹

Yrittäjäkokeen on lain voimaantulon jälkeen suorittanut hyväksytysti vuosittain yli 1000 henkilöä.

2021: 1325
2022: 2670
2023: 1119
2024: 1202

Lähde: Liikenne- ja viestintävirasto

Yrittäjäkokeen tarkoituksena on varmistua siitä, että taksiliikenneluvan hakija on omaksunut yrittäjäkoulutuksen keskeisen opetus sisällön ja saanut valmiudet suoriutua lainsäädännön mukaisista yrittäjävelvoitteistaan. Liikennepalvelulain 6 a §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirastolla on valtuus antaa tarkempia määräyksiä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen sisällöstä, kuten kokeessa käsiteltävät tarkemmat aihealueet, kokeen kestosta ja minimikysymysmäärästä, ja toteutuksesta sekä kokeen arvosteluperusteista. Määräyksenantovaltuudella on pyritty varmistumaan siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto pystyisi tarvittaessa nopeastikin antamaan koulutusorganisaatioille yksityiskohtaisempaa ohjeistusta koulutuksen ja kokeen sisällöstä sekä yrittäjäkokeen toteuttamistavasta ja niiden linjakkuudesta eri koulutuksen tarjoajien välillä.

Kokeen järjestämistapa eroaa taksinkuljettajan kokeesta. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa liikennepalvelulain 25 a §:n 2 momentin mukaisesti taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä ja kokeen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirastolle on myös annettu valtuus antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Taksinkuljettajan kokeen järjestäjänä toimii palveluntuottaja, jolle

²⁰ Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta (176/2020)
https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE_176+2020.aspx

²¹ HE 176/2020 vp, s.27.

Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä liikennepalvelulain V osan 25 luvun sääntöjen mukaisesti.

Nykyinen yhteistyö taksinkuljettajan kokeen käytännön järjestelyissä yksityisen palveluntarjoajan kanssa perustuu liikennepalvelulain 209 §:ään, jonka nojalla virasto voi sopimuksella siirtää yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle omaa toimintaansa tukevia avustavia tehtäviä taikka muita erikseen määriteltäviä hallintotehtäviä. Tähän liittyvää sääntelyä on tarkennettu lain 211 §:n 2 momentissa, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää ammattipätevyysarvioinnin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen. Liikenne- ja viestintävirasto ostaa yllä olevien säännösten nojalla taksinkuljettajan kokeen käytännön koejärjestelyihin liittyvät palvelut sen kilpailuttamalta palveluntuottajalta. Palveluntuottajana toimii tällä hetkellä Ajovarma Oy ("Ajovarma"). Liikenne- ja viestintäviraston mukaan Ajovarma toimii viraston nimissä ja lukuun sen toteuttaessa taksinkuljettajan kokeen käytännön järjestelyt. Ajovarma vastaa myös taksinkuljettajan kokeiden vastaanottamisesta ja siihen liittyvästä kokeiden valvonnasta. Kokeiden valvontavastuu perustuu Liikenne- ja viestintäviraston kanssa solmittuun sopimukseen, josta säädetään liikennepalvelulain 213 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa taksinkuljettajan kokeen sisällön laatimisesta sekä kokeen toteuttamistavoista.

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutusta ja yrittäjäkoetta järjestävät Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän saaneet koulutusorganisaatiot. Hyväksynnän saaneita koulutusorganisaatioita on tällä hetkellä 18 kappaletta valtakunnallisesti. Näistä 18 koulutusorganisaatiosta kokeita on järjestänyt vuosittain n. 10–15 organisaatiota, hieman vuodesta riippuen. Koulutusorganisaatiot ilmoittavat suoritukset Liikenne- ja viestintävirastolle. Koulutusorganisaation vastuulla on järjestää koetilaisuus, huolehtia kokeen asianmukaisesta valvonnasta sekä suunnitella koekysymykset perustuen Liikenne- ja viestintäviraston antamiin määräyksiin.

Yrittäjäkoulutuksen kokeiden laadun ja yhteismitallisuuden viranomaisvalvonta on käytännössä osoittautunut haasteelliseksi. Nykyisellään valtakunnallisesti tarkasteltuna koetarjonta on suppeaa, koska osa kouluttajista tarjoaa koetta vain oman koulutuksensa käyneille. Lisäksi tällä hetkellä vain osa kouluttajista tarjoaa koetta valtakunnallisesti. Taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä vastaa puolestaan palvelusopimuksella Ajovarma, jolla on valtakunnallisesti yhteensä 99 toimipistettä, joilla on sopimuksen mukaisesti mahdollisuus tarjota tutkintopalveluita myös muissa kokeissa. Mikäli myös yrittäjäkokeen järjestämisvastuu siirtyisi Liikenne- ja viestintävirastolle, voisi myös yrittäjäkokeen valtakunnallinen kattavuus parantua.

Lisäksi tilanteessa, jossa sama koulutusorganisaatio toimii sekä koulutuksen että kokeen järjestäjänä, on vaikeaa tehokkaasti valvoa, missä määrin koulutus tähtää lähinnä kokeen läpäisyyn, eikä riittävässä määrin huomioi alalla käytännön työssä tarvittavien taitojen hallintaa. Vaikka Liikenne- ja viestintävirasto on määräyksessään²² määrittänyt sekä koulutuksen että kokeen suorittamisesta, sisällöstä ja arvioinnista, määräys ei takaa sitä, että koulutukset ja kokeet olisivat keskenään tasavertaisia ja mittaisivat todellisuudessa alalla vaadittuja asioita. Liikenne- ja viestintävirasto ei tällä hetkellä voi tehokkaasti vaikuttaa siihen, minkälaisia kokeita järjestetään tai mitä asioita koe mittaa, sillä virastolla ei ole vastuuta kokeen järjestämisessä.

²² Liikenne- ja viestintäviraston määräys taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkoekista (TRA-FICOM/391032/03.04.03.00/2020).

2.3.4 Vilpillinen toiminta kokeessa

Liikennepalvelulain 246 a § koskee taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koesuorituksessa todettua vilppiä. Pykälän 1 momentin mukaan, jos taksinkuljettajan kokeeseen tai yrittäjäkokeeseen osallistuvan henkilön havaitaan kokeen aikana syyllistyvän vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta. Koesuorituksen keskeyttäminen vilpin takia koskee siis molempia kokeita.

Tälläkin hetkellä on kuitenkin tilanteita, joissa vilppiä on havaittu siten, että kokeen suorittaja on ehtinyt suorittaa kokeen loppuun ennen kuin asiaan on ehditty puuttumaan. Tällöin ei nykysääntelyn mukaisesti voida puuttua vilpillisesti suoritettua kokeen hyväksyntään. Olisikin tarkoituksenmukaista, että myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voitaisiin asettaa seuraamuksia.

Koetilanteen kameravalvonta on ollut käytössä kaikissa teoriakoetiloissa 1.1.2023 alkaen. Tämä on tarkoittanut käytännössä sitä, että palveluntuottajan henkilökunta on seurannut teoriakokeiden suorittamista näytöltä ja puuttunut suorittamiseen kokeen aikana, jos ovat havainneet vilpillistä toimintaa. Jälkikäteen vilppiä ei ole pystynyt kameroista enää toteamaan, sillä kameravalvonta ei ole ollut tallentava. Toukokuun alusta 2024 alkaen on otettu käyttöön tallentava kameravalvonta, jolloin voidaan mahdollinen vilpillinen toiminta havaita myös jälkikäteen. Tallentava kameravalvonta on otettu käyttöön kuljettajantutkinnon teoriakokeissa, taksinkuljettajan teoriakokeissa, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyskokeissa, vaarallisten aineiden ADR-ajolupa- ja turvallisuusneuvonantajan kokeissa sekä liikenneyrittäjätutkinnon teoriakokeissa. Henkilötietojen käsittely perustuu yleisen tietosuojasetuksen (EU) 2016/679 6 artiklan 1 kohdan e alakohtaan ja tietosuojalain sitä tarkentavaan 4 §:n 1 momentin 2 kohtaan. Tallentavan kameravalvonnan käyttöönoton taustalla vaikuttaa myös Eduskunnan oikeusasiamiehen päätös EOAK/4451/2021 koskien kuljettajantutkinnon ajokokeen kuvaamista, jossa eduskunnan apulaisoikeusasiamies puolsi kuvaamista vedoten oikeusturvaan.

Laissa vaarallisten aineiden kuljetuksesta (541/2023) on lisäksi mahdollistettu jälkikäteinen vilpin hylkäys lain 145 §:n mukaisesti. Pykälässä säädetään, että ADR-ajolupakoetta koskeva koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Jälkikäteinen puuttuminen vilppiin tallenteiden avulla vähentää myös virhetulkintoja kokeen aikaisesta vilpistä. Mahdollisuus asettaa kuuden kuukauden koekielto kokeeseen ilmoittautuessa väärän henkilöllisyyden antamisen perusteella ehkäisee ns. stunttien käyttämisen kokeessa, eli tilanteita, joissa koesuorituksen tekee joku toinen, kuin kokeeseen ilmoittautunut. Ilmiönä stunttien käyttäminen on kasvava ja aiheuttaa paljon ylimääräistä työtä koepaikoilla. Vaikka henkilöllisyyden tarkistamiseen on panostettu ja palveluntuottajaa on koulutettu viime vuosina, on kuitenkin olemassa mahdollisuus, että kokeen suorittaa vilpillisesti toinen henkilö. Jälkikäteisen vilpin huomioiminen mahdollistaisi sen, että tällaisissa tilanteissa kokeeseen ilmoittautuneelle henkilölle voitaisiin vielä ilmoittautumisen jälkeenkin asettaa seuraamuksia.

Liikennepalvelulain vilppiä koskevan 246 a §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua taksinkuljettajan kokeeseen henkilölle, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa. Koska taksinkuljettajan kokeen järjestäjänä toimii palveluntuottaja, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä, kokeen järjestäjän tulee lähettää tiedot havaitusta vilpillisestä toiminnasta Liikenne- ja viestintävirastolle. Kyseinen momentti ei koske yrittäjäkokeessa todettua vilppiä. Säännöksen esitöissä on todettu, ettei yrittäjäkokeessa todetusta vilpistä ollut

mahdollista asettaa tehokasta määräaikaista kieltoa osallistua yrittäjäkokeeseen, koska yrittäjäkokeen järjestämisestä vastaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä yksityinen koulutusorganisaatio. Näillä yksityisillä koulutusorganisaatioilla ei ole pääsyä viraston järjestelmään, johon tieto kuljettajan ajolupakokeeseen liittyvästä määräaikaisesta kieltopäätöksestä tallennetaan, joten kokeen järjestäjät eivät saisi tietää, jos kokeeseen ilmoittautunut on syyllistynyt vilppiin muualla. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun selvityksen perusteella yksityisille koulutusorganisaatioille tarkoitettu rekisteri, jonne vilpilliseen toimintaan syyllistyneiden henkilöiden tiedot vietäisiin, edellyttäisi kokonaan uuden järjestelmän kehittämistä. Tällainen rekisteri muodostuisi myös tietosuojan näkökulmasta ongelmalliseksi, kun useilla yksityisillä tahoilla olisi pääsy vilppiin syyllistyneiden kokelaiden tietoihin. Jos kokeen järjestäminen asetettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle, myös tämä ristiriitaisuus poistuisi, kun pykälän 2 momentin mukaista karenssia voitaisiin soveltaa myös yrittäjäkokeessa tapahtuneeseen vilppiin.

2.4 Taksien tunnistaminen ja valvonta

2.4.1 Yleistä

Taksien valvonta ja tunnistaminen ovat erittäin merkittäviä tekijöitä taksialan luotettavuuden näkökulmasta. Kuluttajien on voitava luottaa istuessaan taksina käytettävään ajoneuvoon, että kyseessä on oikea taksi, jolla on luvat kunnossa. Taksiajoneuvolla tarkoitetaan luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityä ajoneuvoa, jota käytetään taksiliikenteessä. Nykytilassa ei kuitenkaan edellytetä, että ajoneuvon omistajalla on taksiliikennelupa. Vuoden 2018 kesäkuuhun asti taksiajoneuvojen määrä oli sidoksissa taksilupiin.

Kokonaisuudessaan siinä missä taksilupien määrä on hieman aiempaa tasoa korkeammalla, on taksiajoneuvojen määrä kasvanut reilut 40 %. Taksiajoneuvojen kasvu on ollut verrattain tasaista sekä tavanomaisissa että esteettömissä takseissa. Lisäksi näiden keskinäinen suhde on pysynyt kutakuinkin samanlaisena, noin 70 % tavanomaisia ja 30 % esteettömiä. Vuoden 2023 lopussa henkilöautomallisia takseja oli kaikkiaan noin 14 150, näistä reilut 10 100 oli tavanomaisia ja esteettömiä puolestaan hieman yli 4 000.²³

2.4.2 Ajoneuvon rekisteröinti ja liityntä liikennelupaan

Liikennepalvelulain 17 § koskee liikenteessä käytettävää ajoneuvoa. Pykälän 1 momentissa edellytetään, että taksiliikenneluvan haltijan on huolehdittava siitä, että ajoneuvo on rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö. Tämä koskee taksiliikenneluvan haltijan lisäksi myös henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijoita. Pykälän 2 momentin mukaan henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan on lisäksi huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa liikenteessä käytettävä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja että se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Tämä 2 momentti ei tällä hetkellä koske taksiliikenneluvan haltijoita.

Liikennepalvelulain 216 §:ssä säädetään liikenneasioiden rekisteristä. Pykälän mukaan liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja liikennevälineistä eli ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista, toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta ja liikenteeseen liittyvistä henkilöluvista. Liikenneasioiden

²³<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikennemarkkinoiden-tilannekuva>

rekisteri pitää sisällään useita erilaisia järjestelmiä, esim. liikennelupajärjestelmä (LILJA) ja ajoneuvotietojärjestelmä (ATJ). LILJA:n tietosisällöstä säädetään liikennepalvelulain 216–220 §:ssä. LILJA sisältää tiedot mm. voimassa olevista liikenneluvista, luvanhaltijoiden nimestä, Y-tunnuksista ja liikenteestä vastaavista henkilöistä. LILJA:ssa on lisäksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan mukaiset tiedot mm. niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, jotka luvanhaltijalla on käytössään, vakavien yhteisön sääntöjen rikkomusten lukumäärä, luokka ja tyyppi, joista on annettu tuomio tai määrätty seuraamus viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana. Ajoneuvotietojärjestelmän sisällöstä säädetään liikennepalvelulain 219 §:ssä ja 221 §:ssä. Näihin tietoihin kuuluvat mm. rekisterinumero, ajoneuvon kaupalliset ja tekniset tiedot, katsastustiedot, viranomaistarkastustiedot, omistaja-/haltijatiedot ja ajoneuvon käyttöönottotiedot.

Tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoille velvollisuus ajoneuvon rekisteröimiseen luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan lisättiin liikennepalvelulakiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (EY) 1071/2009, muutosasetuksen (EU) 2020/1055 kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä. Henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävän moottorikäyttöisen ajoneuvon on tullut olla 21.5.2022 alkaen luvanhaltijan tai palveluntarjoajan yksinomaisessa hallinnassa, ja merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Muutoksen taustalla oli tavoite siitä, että kansallisissa sähköisissä rekistereissä olevat liikenteenharjoittajia koskevat tiedot olisivat mahdollisimman täydellisiä ja ajantasaisia, jotta kansalliset valvontaviranomaiset saisivat riittävän kuvan liikenteenharjoittajista ja pystyisivät kohdentamaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen vaatimaa kansallista ja rajat ylittävää valvontaa.

Henkilö- ja tavaraliikenteessä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (1071/2009) 5 artiklan mukaan (sijoittautumisvaatimus) kun lupa on myönnetty, yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava käytössään yksi tai useampi ajoneuvo, joka on rekisteröity tai otettu liikenteeseen ja jonka käytölle on annettu lupa kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti siitä riippumatta, omistaako yritys nämä ajoneuvot täysin vai pitääkö se niitä hallussaan esimerkiksi lunastusoikeuden käsittävällä vuokrasopimuksella taikka vuokra- tai leasingsopimuksella. Tämä kirjaus mahdollistaa henkilö- ja tavaraliikennettä harjoittavalle yritykselle myös vuokrakaluston käytön. Tällöin omistajana voi olla toinen taho (esim. rahoitusyhtiö) ja ajoneuvon haltijana liikenneluvan haltija. Tämä on varsin yleinen käytäntö nykyisten henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden keskuudessa. Kansallisesti haltijuuden perusmääritelmä on ajoneuvolain (2021/82) 2 §:n 15 kohta, jossa määritetään, että ajoneuvon haltijalla tarkoitetaan luonnollista tai oikeushenkilöä, joka ei ole ajoneuvon omistaja ja jolle ajoneuvon pääasiallinen käyttö on siirtynyt tai jonka käyttöön ajoneuvo on yli 30 päivän ajaksi luovutettu sopimuksen perusteella.

Termi yksinomainen hallinta ei liikennepalvelulain 17 §:ssä tarkoita sitä, että ajoneuvolla voisi olla vain yksi omistaja tai haltija. Yksinomainen hallinta tarkoittaa sitä, että vain yksi luvanhaltija voi olla ajoneuvon käyttäjänä kerrallaan, eli pitää ajoneuvoa hallussaan. Ajoneuvon omistajana tai haltijana voi olla useampiakin henkilöitä, yrityksiä tai luvanhaltijoita. Lainsäädännössä ei ole myöskään suoraa estettä sille, että ajoneuvon omistaisi yksi luvanhaltija ja sen haltijana olisi toinen luvanhaltija. Käytännössä tällaiset tilanteet ovat kuitenkin hyvin harvinaisia. Ajoneuvon haltijatietoja ei voi muuttaa Liikenne- ja viestintäviraston sähköisessä asiointipalvelussa muu kuin sen omistaja. Ajoneuvon haltija voi muuttaa näitä tietoja vain, jos saa ajoneuvon omistajalta muutoksen tekemistä varten varmenteen.

Kirjaamalla liikenneasioiden rekisteriin ajoneuvo luvanhaltijan tai rekisteröitymisvelvollisen palveluntarjoajan yksinomaiseen hallintaan varmistetaan kuljetusyrityksen merkittävän tuotantovälineen, eli ajoneuvon, liittäminen yrityksen liiketoimintaan. Yksi keskeinen osa yritysverotusta on yrityksen käyttöomaisuuden poistot, jotka tehdään käyttöomaisuuden

laskennallisesta kulumisesta. Velvoitteella rekisteröidä moottorikäyttöinen ajoneuvo henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan hallintaan, tavoitteena oli parantaa valvontaviranomaisten valvontaedellytyksiä liittämällä palveluntarjoaja liikenteessä käytettyyn ajoneuvoon.²⁴ Näin yrityksen tuotannontekijä (=ajoneuvo) kytketään sen toimintaan, mikä tarkoittaa kytkentää yrityksen kirjanpitoon ja verotukseen sekä näiden valvontaan. Tämä velvoite olisi merkittävä parannus myös taksiliiketoiminnan verovalvonnassa sekä riskiperusteisen valvonnan kohdentamisessa. Mutta koska EU:n liikenteenharjoittaja-asetus ja sen kansallinen täytäntöönpano koskivat ainoastaan henkilö- ja tavaraliikenneluvan alaista ammatinharjoittamista ja 16 §:ssä tarkoitettua ammattimaista tavaraliikenteen harjoittamista koskevaa lainsäädäntöä, niin rekisteröitymisvelvollisuudesta rajattiin ulkopuolelle kansallisen taksiliikenneluvan alaiset ammatinharjoittajat. Laissa ei tällä hetkellä velvoiteta taksiliikenneluvan haltijoita rekisteröimään käytössään olevia ajoneuvoja liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan, eikä yrityksen tuotannontekijää (ajoneuvoa) ole kytketty yrityksen verotukseen eikä kirjanpitoon.

Elinkeinoverotuksessa yrityksen myyntituotoista vähennetään elinkeinoverolain mukaiset kulut, ja jäljelle jää tulos, josta yritys maksaa verot. Elinkeinoverovähennyksinä taksirytyksessä voidaan vähentää mm. palkkakuluja, rengaskuluja, polttoainekuluja, vakuutusmaksuja, huolto- ja korjauskuluja jne. Jos ei tiedetä, mihin autoon nämä kulut kohdistuvat, ja kohdistuvatko ne ylipäänsä elinkeinotoimintaan, taksiliikenneluvan haltija voi tällä hetkellä periaatteessa yrittää vähentää elinkeinoverovähennyksenä mitä tahansa, esimerkiksi oman henkilökohtaisen autonsa kuluja tai käyttää taksina käytettävää ajoneuvoa yrittäjän omiin ajoihin ja laittaa myös näitä kuluja elinkeinoverovähennyksenä verotukseen. Tällä hetkellä tämä on käytännössä mahdollista, kun taksina käytettävä ajoneuvo ei ole miltei osin liitettyä liikenneluvulle.

Taksiliiketoiminnassa yrittäjän omasta käytöstä seuraavat kulut, esim. polttoainekulut, oikaistaan oman käytön osuutena verotuksessa, koska ne eivät ole elinkeinoverolain mukaan vähennyskelpoisia elinkeinoverotuksessa. Yritystoiminnassa toimialasta riippumatta on kyettävä luotettavasti selvittämään yrityksen liikevaihto ja se, mitä yritys esittää elinkeinoverovähennyksen perusteena. Tässä tuotannontekijän yhdistäminen yritykseen on keskeistä. Taksitoimialalla tämä tarkoittaisi ajoneuvon yhdistämistä yrityksen hallintaan. Tämä korostuu toimialoilla, missä kassavirta yhdestä palvelusuoritteesta on kohtuullisen pientä, kuten esim. taksialalla. Verovalvonnallisesti nykyisellä lainsäädännöllä on hankala selvittää, millä ajoneuvolla taksiliiketoimintaa on harjoitettu, joten ajoneuvoon liittyviä kuluja ei verovalvonnassa voida tällä hetkellä aukottomasti tarkastaa.

Asiaan liittyy myös poliisin suorittama valvonta. Laki mahdollistaa tällä hetkellä sen, että luvanhaltija voi käyttää kenen tahansa omistamaa tai haltijuudessa olevaa ajoneuvoa, kunhan ajoneuvo on merkitty luvanvaraiseksi. Käytännössä on erittäin hankala selvittää sitä, kuka tilanteessa oikeasti harjoittaa liikennettä, ja ovatko luvat kunnossa. Koska takseina käytettäviä ajoneuvoja ei tarvitse rekisteröidä muutoin kuin luvanvaraiseksi, tällä hetkellä ei ole myöskään tarkasti tiedossa, kuinka paljon ammattimaisessa taksiliikenteessä on käytössä ajoneuvoja. Taksien tarkka lukumäärä helpottaisi mm. taksiliikenteen kustannusindeksin laskennassa, taksiliikenteen markkinaseurannassa, sekä tietysti huoltovarmuuden ja varautumisen määrittämisessä. Lukumäärää voidaan tällä hetkellä selvittää erillisellä haulla rekisteristä ja manuaalisella seulonnalla, mutta tulokset eivät silti ole täysin tarkkoja.

²⁴ HE 194/2021 vp s.88

Sen lisäksi, että henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden tulee rekisteröidä ajoneuvot yksinomaiseen hallintaan, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan mukaisesti kansallisissa sähköisissä rekistereissä tulee myös olla merkittynä niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, jotka yrityksellä on käytettävissään.²⁵ Asetuksen sanamuoto velvoittaa jäsenmaita, eikä suoraan yrityksiä. Käytännössä, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi täyttää asetuksen velvoitteen, on sen saatava tämä tieto yrityksiltä. Tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoiden on pidettävä moottoriajoneuvojen tiedot ajan tasalla liikenneluparekisterissä. Nämä tiedot on oltava kaikkien EU-jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä, ja esimerkiksi liikenneluvan voimassaolo voidaan tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella. Tästä ei kuitenkaan ole säädetty liikennepalvelulaissa yrityksille täsmällistä velvoitetta. Oikeusvarmuuden kannalta olisi kuitenkin parempi, että yrityksille asetettavasta veloitteesta olisi säädetty selvästi liikennepalvelulaissa.

Velvoite tarkoittaa käytännössä sitä, että tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoiden tulee sähköisessä rekisterissä kytkeä käyttöönsä olevat ajoneuvot liikenneluvalleen. Kyseessä on rekisteriin tehtävä yksinkertainen kytkös.²⁶ Jotta rekisteritunnuksen voi kytkeä liikenneluvalle, on ensin huolehdittava siitä, että liikenneluvan haltija on edellä kuvatuin tavoin liikennerekisterissä merkitty ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi. Vasta tämän jälkeen rekisteritunnuksen voi rekisterissä liittää liikenneluvalle. Tämä estää sellaisten rekisteritunnusten liittäminen luvalle, jotka eivät ole luvanhaltijan hallinnassa.

Koska vaatimus rekisteröidä ajoneuvo liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan ei tällä hetkellä koske taksiliikenneluvan haltijoita, taksiliikenneluvan haltijoilla ei ole myöskään velvoitetta liittää ajoneuvo liikennelupaansa. Mikäli jatkossa velvoite rekisteröidä ajoneuvo taksiliikenneluvan yksinomaiseen hallintaan koskisi myös taksiliikenteen luvanhaltijoita, myös liityntää koskeva velvoite tulisi koskea taksiliikenteen luvanhaltijoita. Mikäli taksiliikennelupa olisi kytketty ajoneuvon, poliisin tienvarsivalvonta tehostuisi olennaisesti, kun luvanhaltijan (ja luvan) perustiedot olisivat suoraan näkyvissä rekisterissä. Samoin, jos taksiliikenteessä toimisi ajoneuvo, johon ei kytkeytyisi lainkaan voimassa olevaa taksiliikennelupaa, tällaiset pimeät taksit olisi huomattavasti helpompi ottaa kohdennettuun valvontaan ja tarkastukseen.

Vaikka tällä hetkellä taksina voi käyttää ajoneuvoa, joka on luvanvaraiseksi ilmoitettu, mutta jonka ei tarvitse liittyä luvanhaltijaan, niin vain n. alle viidellä prosentilla henkilöautomallisten taksien rekisteriin merkityistä omistajista tai haltijoista ei ollut selkeää kytköstä taksiliikennelupaan maaliskuun lopussa 2023.²⁷ Lukuna 5 % on vertailuhetkellä tarkoittanut reilua 600 ajoneuvoa. Liikenne- ja viestintäviraston suorittaman markkinaseurannan vuosiseurantatietojen 2022 tulosten perusteella 365 luvanhaltijaa oli käyttänyt taksiliikenteen harjoittamiseen ajoneuvoa, jota käyttää myös joku toinen luvanhaltija. Kyselyyn vastanneista luvanhaltijoista oli näin n. 6 %:lla ollut kytkös ajoneuvon, jota on käyttänyt kaksi tai useampi yritys. Välytyskeskusten ja suurten taksirytysten vuosina 2022 ja 2023 toimittamien kuukausiseurantatietojen mukaan useamman luvanhaltijan käyttämiä ajoneuvoja oli 7,5–13 % kaikista ilmoitetuista ajoneuvoista, ja n. 1 400–2 070 toimijalla oli ollut kytkös ajoneuvon, jota oli käyttänyt myös jokin toinen toimija. Markkinaseurantatiedon perusteella ei kuitenkaan kyetä selvittämään sitä, onko ajoneuvoa käytetty jatkuvasti eri luvanhaltijoiden toimesta ammattimaisen liikenteen harjoittamiseen vai onko ajoneuvon haltija vaihtunut vuoden aikana.

²⁵ Veloitteeseen liittyy myös ns. ERRU-tietojenvaihto, 2016/480 liite II: ERRU-toiminnot

²⁶ <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/tavara-ja-linja-autoliikenteen-harjoittaja-liita-ajoneuvot-liikennelupa-uudessa>

²⁷ Liikenne- ja viestintävirasto, [Taksiliikemarkkinoiden tilannekuva](#). Julkaistu 28.6.2023.

Kovinkaan yleistä ei liene se, että samaa autoa käyttää kaksi tai useampi luvanhaltijaa samanaikaisesti, sillä eri luvanhaltijoiden tulee luonnollisesti huolehtia mm. auton tunnistumerkinnöistä sisätiloissa (luvanhaltijan nimi- ja yhteystiedot), hintamerkinnöistä sekä maksupäätelaitteista. Koska tällä hetkellä laissa ei ole velvollisuutta liittää taksiliikennelupaa ajoneuvon, ei tarkkoja lukuja pystytä arvioimaan.

2.4.3 Julkiset liikennelupatiedot

Tällä hetkellä Liikenne- ja viestintävirasto tarjoaa sähköisen palvelun, josta voi tarkistaa julkiset liikennelupatiedot. Palvelusta saa tiedot voimassa olevista Suomessa myönnettyistä henkilö-, tavaraj- ja taksiliikenneluvista sekä tavaraj- ja taksiliikenteen harjoittamista koskevista ilmoituksista. Palvelu on maksuton ja palveluun pääsee kirjautumaan Liikenne- ja viestintäviraston sivuilta.²⁸ Palvelun käyttö edellyttää kirjautumista liikenteen oma-asiointi palveluun sekä vahvaa tunnistautumista esimerkiksi pankkitunnuksilla. Haun voi tehdä luvanhaltijan nimen, yrityksen Y-tunnuksen tai lupanumeron perusteella.

Liikenne- ja viestintäviraston palvelussa on mahdollista tarkastella myös ajoneuvon tietoja. Palvelussa voi hakea rekisteritunnuksella tai valmistenumeraalla veloituksetta minkä tahansa liikenneasioiden rekisteriin merkityn ajoneuvon osalta muun muassa tekniset tiedot, katsastustiedot ja verotiedot. Ajoneuvon omistaja- ja historiatiedot ovat maksullisia. Näytettävissä tiedoissa on mukana myös ajoneuvon käyttötarkoitustieto. Luvanvaraista liikennettä harjoitettaessa käyttötarkoitukseksi tulee merkitä "luvanvarainen".

Mikäli jatkossa liikennelupa ja ajoneuvo olisivat liikenneasioiden rekisterissä yhdistettyinä toisiinsa, olisi myös julkista rekisteriä mahdollista laajentaa. Liikenne- ja viestintäministeriö on yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa selvittänyt mahdollisuutta parantaa matkustajien turvallisuutta laajentamalla julkisesti saatavilla olevaa tietoa taksiliikenteen harjoittajista. Sähköisen julkisen kyselyn avulla kuluttajakin voisi esim. tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella, onko kyseinen ajoneuvo ilmoitettu käytettäväksi taksiliikenteessä, mikä yritys kyseisellä ajoneuvolla taksiliikennettä harjoittaa ja onhan toimijalla voimassa oleva taksiliikennelupa. Samat tiedot voisi tarkastaa myös muiden liikennelupien osalta.

2.4.4 Taksien rekisterikilvet

Suomessa ei ole erityistä värillistä taksien rekisterikilpeä (taksikilpi), vaan taksiliikenteessä Suomessa käytettävissä ajoneuvoissa on ajoneuvojen tavallinen rekisterikilpi. Suomessa ei siis fyysisen rekisterikilven ominaisuuksista ole tunnistettavissa, onko ajoneuvo taksiliikennekäytössä. Nykytilassa kuluttajat tunnistavat ajoneuvon taksiksi sekä taksivalaisimesta että ajoneuvossa nähtävillä olevista hinta- ja lupatiedoista ja joskus ajoneuvossa olevista teippauksista.

Erillinen taksikilpi on käytössä muun muassa Ruotsissa. Ruotsissa taksikilpi toimii merkinä siitä, että kyseisten taksiliikenteen toimijalta on viranomaisen toimesta tai muutoin tarkistettu tietyt kriteerit, jotta taksikilvet on voitu ajoneuvolle luovuttaa. Taksikilvet auttavat osaltaan erottamaan taksit muusta liikenteestä vastaavalla tavalla kuin taksivalaisin, mutta olettavasti varmemmin, sillä taksikilven luovuttaa viranomainen, kun taas taksikuvun luvanhaltija ostaa

²⁸ Palveluun pääsee Traficom sivuilta osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/julkiset-liikennelupa-ja-ilmoitustiedot>

ilman viranomaisen tarkistusta. Taksikilpien käyttöä tulee valvoa, jotta varmistetaan edellytysten säilyminen ja estetään rekisterikilpien väärinkäyttöä sekä varmistetaan, että taksikilpi on selkeä indikaatio kuluttajille siitä, että taksiyrityksen asiat ovat kunnossa. Tämän hallituksen esityksen tavoitteena on lisätä taksialan luottamusta ja taksien tunnistamisen luotettavuuden parantaminen taksikilvillä tukisi tätä tavoitetta. Olisi kuitenkin huolehdittava tehokkaalla valvonnalla ja sanktioinnilla siitä, että taksikilpiä väärinkäytettäisiin mahdollisimman vähän. Väärinkäytökset rapauttaisivat taksikilpien luomaa luottamusta.

Suomessa ei ole olemassa hallinnollisia prosesseja tai säädöksiä, joilla erillisiä taksikilpiä voitaisiin myöntää tai niiden käyttöä valvoa. Tästä syystä Suomessa ei myöskään tällä hetkellä synny taksikilpiin liittyviä kustannuksia viranomaisille tai alan toimijoille tai kilpiin liittyvää hallinnollista taakkaa. Suomen nykyinen malli, jossa taksit käyttävät tavallisia rekisterikilpiä on hallinnollisesti varsin kevyt kaikille osapuolille. Se mahdollistaa ajoneuvon käytön taksiliikenteessä ilman rekisterikilpien vaihtoa ja siihen liittyviä suorita ja epäsuoria kustannuksia yhteiskunnalle. Kevyt menettely helpottaa taksiliikenteen aloittamista, mutta taksien rekisterikilvillä ei pystytä erottelemaan takseja muusta liikennevirrasta. Suomessa taksi tulee rekisteröidä luvanvaraiseen käyttöön, mikä on ajoneuvon omistajan tai haltijan tekemä ilmoituksenvarainen muutosrekisteröinti. Tämän yhteydessä ei kuitenkaan tarkisteta taksiliikenteen mahdollistavan liikenneluvan voimassaoloa. Ajoneuvon muuttaminen taksikilvelliseksi vaatisi uudenlaisen rekisterikilpiin liittyvän muutosrekisteröinnin, jossa myös liikenneluvan voimassaolo tarkistettaisiin. Jotta taksikilpien luoma luotettavuus kuluttajille säilyisi, tulisi taksikilpien käytön valvonta ja väärinkäytön sanktiointi säätää tehokkaaksi ja vaikuttavaksi.

Suomessa ei ole käytännön kokemuksia sellaisesta toiminnasta, jota voisi verrata suoraan taksikilpien myöntämiseen ja valvontaan. Diplomaattikäyttöön tosin myönnetään sinisiä rekisterikilpiä, mutta niiden määrä on vähäinen ja myöntämismenettelyt poikkeuksellisia. Diplomaattikilvet myönnetään ulkomaanedustuston hakemuksesta ja ulkoministeriön puollon perusteella suoraan Liikenne- ja viestintävirastosta. Diplomaattikilpien valvontakaan ei työllistä Suomen viranomaisia. Diplomaattikilpien menettelyt eivät siis ole hyvä vertailukohta, vaikka näennäisiä yhtymäkohtia voisi olla. Vertailua tulee tehdä nykytilan, jossa toimintaa ei ole lainkaan, ja tavoitetilan, jossa luotaisiin kokonaan uutta viranomaistoimintaa, välillä. Taksikilpien säätäminen Suomen lainsäädäntöön vaatisi kilpien luovuttamisen, kiinnittämisen, käytön ja valvonnan sääntöjen säätämistä ja toimeenpanoa. Toimeenpano ja etenkin tehokas valvonta vaatisivat muutoksia tai lisäyksiä nykyisiin viranomaisten kuten Liikenne- ja viestintäviraston ja poliisin toimintaprosesseihin ja tietoteknisiin ratkaisuihin.

Nykytilassa rekisterikilvistä ja rekisteritunnuksesta säädetään ajoneuvolain (82/2021) 99 §:ssä, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin rekisterikilpien antamisesta, rekisteritunnuksen sisällöstä ja kilpien väristä sekä rekisteritunnuksen määräytymisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset rekisteröinnissä käytettävistä lomakkeista sekä rekisterikilpien mitoista ja muista teknisistä ominaisuuksista. Lisäksi pykälässä säädetään ensirekisteröitävälle tai liikennekäyttöön otettavalle ajoneuvolle annettavista rekisterikilvistä, joissa on ajoneuvon yksilöivä rekisteritunnus. Ajoneuvolle annetaan ensirekisteröinnin yhteydessä automaattisesti niin sanottu EU-kilpi seuraavana vapaalla olevalla rekisteritunnuksella. Uusille ennakoilmoitetuille ajoneuvoille kilpi toimitetaan jo maahantuonnin yhteydessä, mutta rekisterikilven saa myös rekisteröivältä katsastusasemalta ensirekisteröinnin yhteydessä. Käytetyn ajoneuvon rekisterikilpiä voi vaihtaa eri syistä. Esimerkiksi, jos rekisterikilpi tai -kilvet anastetaan, tulisi vaihtaa rekisteritunnus, jolloin annetaan seuraava vapaa rekisteritunnus ja tunnuksen vaihto käsitellään rekisteröivällä katsastustoimipaikalla. Ajoneuvolle voi myös hakea maksullista erityistunnusta tai lisäkilpeä Liikenne- ja viestintävirastolta. Erityistunnus on hakijan omalla kirjain- ja numeroyhdistelmällä

oleva rekisterikilpi ja lisäkilpi yleensä on auton kolmas kilpi, jos esimerkiksi peräkoukkuun asennettava pyöräkuljetusteline peittää ajoneuvon alkuperäisen kilven. Kilvet noudetaan rekisteröivältä katsastustoimipisteeltä. Taksikilpi olisi poikkeuksellinen rekisterikilpi, joka tilattaisiin ja vaihdettaisiin ajoneuville, jolle on jo annettu tavallinen rekisterikilpi.

Ajoneuvolain 100 §:ssä säädetään rekisterikilpien kiinnittämisestä ajoneuvoon. Ajoneuvoa varten annettuja rekisterikilpiä ei saa kiinnittää ajoneuvoon ennen kuin ajoneuvo on ensirekisteröity. Lisäksi pykälä sisältää tarkempia säännöksiä muun muassa rekisterikilpien määrästä ja paikasta ajoneuvossa sekä kilven näkyvyydestä. Pykälän nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin rekisterikilpien kiinnittämisestä. Rekisterikilpien käytöstä säädetään ajoneuvolaissa 101 §:ssä. Pykälän mukaan ajoneuvossa ei saa käyttää eikä siihen kiinnittää muita kuin siihen kuuluvat rekisterikilvet tai siirtomerkit eikä muita sellaisia kilpiä taikka kirjain- tai numeroyhdistelmiä, jotka harhauttavasti muistuttavat rekisterikilpeä tai -tunnusta, siirtomerkkiä tai jonkin valtion kansallisuustunnusta. Lisäksi pykälässä on säännökset väliaikaisen kilven käyttämisestä ja siitä, että kilven on oltava liikenteessä vaikeudetta luettavissa. Edellä mainittujen säädösten rikkomisesta on säädetty sakkorangaistus ajoneuvolain 194 §:n 1 momentin 4 kohdassa. Edellä mainitut säädökset tulisi koskea myös taksikilpiä ja niiden väärinkäyttöä eli taksikilpiä saisi käyttää vain, jos säädetty taksikilpien käytön edellytykset täyttyvät.

Taksikilpien valvonta toisi täysin uuden elementin taksiliikenteen valvontaan. Taksikilpien valvontaa tulisi tehdä osana nykyistä liikenteenvalvontaa, ja kun taksiliikenteessä eli luvanvaraisessa liikenteessä käytettävä ajoneuvo esitetään määräaikaikatsastukseen. Vuotuisessa määräaikaikatsastuksessa tarkistetaan pääasiassa ajoneuvoteknisiä vaatimuksia, mutta myös muita vaatimuksia. Esimerkiksi ajoneuvolain 153 §:n mukaisesti katsastusta ei saa suorittaa loppuun, jos ajoneuvo on käyttökiellossa sen vuoksi, että siihen kohdistuva vero tai maksu on laiminlyöty tai vakuuttamisvelvollisuuteen liittyy tiettyjä laiminlyöntejä. Näissä tilanteissa määräaikaikatsastuksessa valvotaan ajoneuvon käyttökieltoa, josta on säädetty kyseessä olevassa pykälässä. Tieto käyttökiellosta näkyy liikenneasioiden rekisterissä ja on todettavissa yksiselitteisesti tietojärjestelmästä. Pykälässä säädetään myös poikkeuksista, miten voi tarvittaessa todistaa maksun tai veron suorittaminen. Määräaikaikatsastuksessa ei tarkisteta tänä päivänä liikennelupien voimassaoloon liittyviä sääntöjä, joten säännöt liittyen taksikilpien edellytyksiin olisivat kokonaan teemallisesti uusia katsastuksessa tarkistettavia tietoja. Lisäksi valvonnan kannalta keskeistä on, että liikennettä valvovat viranomaiset (Poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli) voisivat liikennevalvonnassa tunnistaa helposti ne taksikilvet (i. taksiautot), joilla käytön edellytykset syystä tai toisesta eivät täyty. Olisi toteutettava malli, jossa taksiautot, joilla on taksikilvet, mutta eivät enää täyty niiden edellytyksiä, olisivat suoraan lain nojalla käyttökiellossa. Ajoneuvon käyttökielto, jos taksikilpien edellytykset eivät enää täytyisi, toimisi ennaltaehkäisevänä elementtinä ja loisi toisaalta tehokkuutta valvontaan antamalla mahdollisuuden puuttua taksikilpien väärinkäyttöihin. Valvovien viranomaisten tulisi arvioida tarvetta kehittää tarkoituksenmukaisia valvonnan käytännön menetelmiä säädösten luomissa puitteissa.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ajoneuvojen rekisteröinnistä Suomessa ja valmistuttaa viralliset rekisterikilvet. Kilpien toimittaja hankitaan julkisella kilpailutuksella määräajaksi ja kilpitoimittaja toimittaa kaikki eri kilpityypit. Tällä hetkellä valmistetaan kaikkiaan 28 erilaista kilpityyppiä, joilla on eri ominaisuuksia kuten väri ja koko. Kilven pohjaväriä eri kilpityypeissä on valkoinen, keltainen, musta ja sininen. Yksittäisen ajoneuvon kilpityypin määrittää pääasiassa ajoneuvoluokka, mutta myös rekisterikilven paikan koko vaikuttaa tarvittavaan kilpeen. Kilpailutuksella Liikenne- ja viestintävirasto on saanut pidettyä rekisterikilpien hinnan maltillisena. Taksikilpiä ei ole huomioitu kilpitoimittajan kilpailutuksessa, ja koska takseina saa käyttää eri ajoneuvoluokkia, jokaisesta ajoneuvoluokasta tulisi olla saatavilla myös taksikilpi.

Tämä vaade tulisi huomioida seuraavassa toteutettavassa kilpikilpailutuksen sisällössä, mikäli taksikilvet otettaisiin käyttöön Suomessa. Viraston kilpailutettava nykyinen kilpisopimus päättyy vuonna 2026 ja uusi sopimus on kilpailutettava siten, että se tulee voimaan 1.1.2027.

Puolustusvoimien ajoneuvoilla (sotilasajoneuvoilla) ja Ahvenmaalle rekisteröidyillä ajoneuvoilla on omat kilpensä, joista ei säädetä ajoneuvolaissa.

2.5 Hintojen ilmoittaminen

Kuluttajien luottamus taksialaan liittyy myös vahvasti myös hinnoittelun luotettavuuteen. Markkinaehtoisessa liikenteessä taksimatkat voidaan hinnoitella vapaasti, mutta oleellista on, että hintatiedot ilmoitetaan selkeästi ennen matkan alkamista. Hintaerimielisyydet ja hinnoitteluun liittyvät vedätykset ovat yksi yleisimmistä kuluttajavalitusten aiheista, joita kilpailu- ja kuluttajavirastolle tulee taksialaa koskien.

Liikennepalvelulain 152 §:n 1 momentin mukaan henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava kuluttajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla. Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa ennen matkan alkamista.

Pykälän 3 momentissa säädetään myös esimerkkimatkan hinnasta. Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan on annettava matkustajalle ennen taksimatkan alkamista tieto esimerkkimatkan hinnasta. Esimerkkimatkan hinta on sellaisen matkan arvonlisäverollinen hinta, jonka pituus on 10 kilometriä, ja joka kestää 15 minuuttia. Myös esimerkkimatkan hinta on esitettävä siten, että se on helposti matkustajan havaittavissa ennen matkan alkamista. Momentissa säädetään myös Liikenne- ja viestintäviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta sekä niiden esilläpidosta. Hintatietojen ilmoittamisesta 1 ja 3 momentin vastaisesti tai muutoin puutteellisesti ei ole asetettu liikennepalvelulaissa suoria seuraamuksia.

Velvollisuus hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan antamiselle ennen matkan alkamista on säädetty luvanhaltijan ja välityspalvelun tarjoajan vastuulle, eikä taksinkuljettajalle ole asetettu velvollisuuksia hinnan ilmoittamisesta. Ennalta tilatuissa kyydeissä kyydin hinta määräytyy sovelluksen tai muun tilauskanavan mukaisesti tai luvanhaltijan erillisen hinnaston mukaisesti ja hintatiedot ilmoitetaan joko sovelluksessa tai taksirytyksen verkkosivuilla. Tilatessa matkan ennakkoon kuluttaja sitoutuu palveluntarjoajan hinnoitteluun, jolloin autoon astuessaan kuluttajalla tulisi olla jo käsitys hinnasta, jos se on ennalta sovittu, tai sen määräytymisperusteista, jos kyseessä on muuttuvahintainen kyyti. Näissä tilanteissa kuljettajan vastuu hintatietojen esittämisestä ei ole yhtä olennainen, kuin ennalta tilaamattomissa kyydeissä.

Hinnan ja hintatietojen tarkka esittäminen on merkityksellisempää ennalta tilaamattomissa matkoissa, eli suoraan kadulta tai taksitolpalta otettavissa kyydeissä. Kadulta tai taksiasemalta otettavissa kyydeissä toimitaan ilman välityspalvelua, jolloin olennaista on se, onko taksina käytettävässä ajoneuvossa hintatiedot selvästi näkyvillä, voiko kuljettajan kanssa sopia suullisesti hinnan etukäteen tai ilmoittaako kuljettaja hinnan määräytymisen perusteet. Nykytilassa vastuu hintatietojen ilmoittamisesta on asetettu vain luvanhaltijalle ja välityspalvelun tarjoajalle.

Liikenne- ja viestintävirasto on antanut lain 151 §:n 3 momentin nojalla täydentävän määräyksen taksimatkasta matkustajalle ilmoitettavista tiedoista ja hintatietojen esilläpidosta.²⁹ Määräyksen mukaan hinnastossa on ilmoitettava voimassa oleva matkan hinta tai hinnan määräytymisen voimassa olevat perusteet siten, että hinnoittelu ilmenee lain 152 §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla. Määräyksen mukaan hinta tai hinnanmääräytymisen perusteet on lisäksi ilmoitettava matkustajalle pyynnöstä suullisesti. Hinnasto on esitettävä ajoneuvon oikeanpuoleisessa takasivuikkunassa, muualla ajoneuvon oikealla sivulla tai muutoin ajoneuvon oikealle sivulle näkyvässä paikassa siten, että se on matkustajan helposti havaittavissa ajoneuvon ulkopuolelta. Määräyksessä määrätään myös mm. hinnastossa käytettävistä ikoneista, hinnaston koosta, väristä ja sijoittelusta sekä esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta. Määräys koskee kuitenkin vain taksiasemalta tai taksitolpalta alkavia taksimatkoja sekä muutoin ennalta tilaamatta tai varaamatta alkavia matkoja.

Hintojen läpinäkyvyyden ja kuluttajien riittävän tiedonsaannin näkökulmasta ongelmallisimpia ovatkin juuri ennalta tilaamattomat matkat. Näissä tilanteissa pitäisi väärinkäytöksiin pystyä puuttumaan saman tien esimerkiksi poliisin määräämällä liikennevirhemaksulla. Hinnaston puuttuminen tai sen epäselvyydet ovat kenttävalvonnassa kolmanneksi yleisin puute taksiajoneuvoissa. Hinnoittelun epäselvyydestä tulee myös kuluttajilta palautetta merkittävässä määrin. Lainsäädännön muuttaminen tältä osin parantaisi myös poliisin mahdollisuuksia puuttua hinnaston puuttumiseen tai sen epäselvyyteen ja kannustaisi yrittäjiä huolehtimaan asiasta, jos heidän kuljettajansa ajavat myös ennalta tilaamattomia matkoja.

Lisäksi muuttuvahintaisissa kyydeissä on hinnan määräytymisessä käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Lain 152 §:n 2 momentin mukaan, jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määrittämisessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Lisäksi matkasta voidaan periä erillinen lähtömaksu ja muita lisämaksuja, jotka ovat etukäteen matkustajan tiedossa. Hinnan määrittämisessä käytettävät hinnan määräytymisen perusteet eivät saa muuttua taksimatkan aikana.

Taksamittarin käyttö muuttuvahintaisissa kyydeissä on käytännössä kuljettajan vastuulla, sillä kuljettaja on se, joka on kuluttajan kanssa ajoneuvossa. Mikäli kuljettaja ei käytä taksamittaria hinnan määräytymisen perusteena muuttuvahintaisissa kyydeissä tai muutoin toimii vastoin 2 momentin sääntöjä, ei tästä nykytilassa ole säädetty liikennepalvelulain seuraamusta. Vaatimus taksamittarin käyttämisestä hinnan määräytymisen perusteena on laissa yksiselitteinen.

2.6 Virheet ja seuraamukset

Taksiyrittäjä vastaa matkan asianmukaisesta hoitamisesta. Laissa ei ole erikseen säädetty taksipalvelun viivästyksestä tai virheestä, joten palvelun virheellisyyden arviointiin sovelletaan joko yleisiä sopimusoikeuden ja kuluttajaoikeuden periaatteita, liikennepalvelulain seuraamuksia sekä tietyissä tapauksissa rikoslain sääntöjä. Luvanhaltija vastaa taksimatkan asianmukaisesta hoitamisesta, ja mikäli esimerkiksi hinta ei vastaa sovittua tai jos palvelu ei muutoin vastaa sitä, mitä asiakas voi palvelulta yleisesti olettaa, voi kyseessä olla virhe ja kuluttaja oikeutettu hyvitykseen. Tietyissä tilanteissa voi kyseessä olla myös rikosoikeudellinen

²⁹ Traficomien määräys taksimatkasta matkustajalle ilmoitettavista tiedoista ja hintatietojen esilläpidosta (TRAFICOM/690724/03.04.03.00/2024).

seuraamus, jos toiminta täyttäisi esimerkiksi (lievän) petoksen tai maksuvälinepetoksen tunnusmerkistön.

Hintaerimielisyydet ja hinnoitteluun liittyvät vedätykset ovat yksi yleisimmistä kuluttajavalitusten aiheista, joita Kilpailu- ja kuluttajavirastolle tulee taksialaa koskien. Viraston lausunnon mukaan sanktioiden lisääminen hinnoitteluun voisi kannustaa luvanhaltijaa ja kuljettajaa huolehtimaan hintatietojen oikeellisuudesta, mikä parantaisi kuluttajienkin asemaa. Liikennevirhemaksusta säättäminen ei kuitenkaan ole ainoa keino puuttua laiminlyönteihin.

Liikennevirhemaksun määräämisestä ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa. Tieliikennelain 160 §:n 4 momentissa säädetään, että liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos mm. tienkäyttäjää epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa, tienkäyttäjälle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio tai määrätty rangaistus tai tienkäyttäjää epäillään samalla teolla tehdystä rikoksesta. Myös taksitoiminnassa voidaan syyllistyä rikoslaissa säädettyihin rikoksiin, jolloin seuraamus ei määräydy hallinnollisin liikennevirhemaksuin vaan rikosoikeudellisen sanktioinnin myötä. Esimerkiksi petoksesta on rikoslain 36 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan kyse silloin, jos hankkiakseen itselleen tai toiselle oikeudetonta taloudellista hyötyä taikka toista vahingoittaakseen, erehdyttämällä tai erehdystä hyväksi käyttämällä saa toisen tekemään tai jättämään tekemättä jotakin ja siten aiheuttaa taloudellista vahinkoa erehtyneelle, ja rikoslain 37 luvun 8 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan maksuvälinepetoksesta on kyse silloin, jos hankkiakseen itselleen tai toiselle oikeudetonta taloudellista hyötyä käyttää maksuvälinettä ilman sen laillisen haltijan lupaa, lupaan perustuvan oikeutensa ylittäen tai muuten ilman laillista oikeutta. Mikäli taksimatkan aikana tai sen päättyessä kuljettaja tai luvanhaltija esimerkiksi hinnan määräytymisessä tai maksukortin veloituksessa pyrkisivät erehdyttämään tarkoituksellisesti kuluttajaa saadakseen itselleen taloudellista hyötyä, tulisi näitä tekoja arvioida rikoslain mukaisesti.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on koonnut sivuilleen myös kattavan tietopaketin taksipalvelun virheistä ja toimintatavoista virhetilanteissa kuluttajaoikeuden näkökulmasta.³⁰ Taksipalvelussa on yrityksen vastuulle kuuluva virhe, jos palvelu ei sisällöltään, suoritustavaltaan tai tulokseltaan vastaa sitä, mitä voidaan katsoa sovitun, jos esimerkiksi taksi saapuu eri aikaan kuin on sovittu, ei saavu lainkaan tai taksin varustelu poikkeaa sovitusta. Myös jos palvelua ei ole suoritettu ammattitaitoisesti ja huolellisesti ottaen huomioon matkustajan tarpeet tai jos kuljettaja valitsee matkustajan kannalta epätarkoituksenmukainen reitin, jos palvelu ei vastaa sitä, mitä matkustajalla on yleensä taksipalveluiden yhteydessä aiheutta olettama, jos palvelu ei vastaa markkinoinnissa annettuja tietoja ja tietojen on voinut olettaa vaikuttavan tilaajan päätöksentekoon tai jos yritys on laiminlyönyt sellaisten tietojen antamisen, joista tilaaja perustellusti saattoi olettaa saavansa tiedon, tai jos palvelu ei vastaa laissa, asetuksessa tai viranomaisen päätöksessä asetettuja vaatimuksia. Liikennepalvelulain 151 § 1 momentissa on luvanhaltijalle asetettu taksiliikennettä koskevia vaatimuksia, joista luvanhaltija vastaa, kuten mm. siitä, että kuljettaja varmistaa matkustajan turvallisen ajoneuvon tulon ja siitä poistumisen, tarjoaa matkustajalle tarvitsemaansa apua ja että kuljettajalla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito sekä pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus. Jos

³⁰ <https://www.kkv.fi/kuluttaja-asiat/matkustaminen-ja-majoitukset/taksimatkat/virheet-taksipalvelussa/>

esimerkiksi jokin 151 § 1 momentissa asetetuista edellytyksistä ei täyty, palvelussa voi olla virhe ja kuluttaja oikeutettu hyvitykseen.

Näin ollen, vaikka liikennepalvelulaissa ei ole erikseen säädetty seuraamuksia kaikista virhetilanteista, on kuluttajalla mahdollisuus ja oikeus reklamoida saadakseen hyvitystä virheellisestä menettelystä. Taksipalvelussa kuluttajan sopimuskumppani voi olla sekä kuljetuksen hoitava taksiryttjä että tilauksen välittävä välityskeskus. Lähtökohtana on, että taksiryttjä vastaa taksiryttjin asianmukaisesta hoitamisesta ja välityskeskus vastaa välitystehtävän huolellisesta hoitamisesta.

Lisäksi liikennepalvelulaissa on säädetty yleisistä seuraamuksista lainvastaisesta toiminnasta. Liikennepalvelulain 245 §:n nojalla luvanhaltijalle voidaan esimerkiksi antaa varoitus tai huomautus. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle tai sen vastuushenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä on muutoin kuin toistuvasti tai vakavasti jättänyt noudattamatta lain säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioden voida pitää riittävänä. Varoitus annetaan kirjallisesti, ja siitä tehdään merkintä liikenneasioiden rekisteriin. Lisäksi lain 255 §:ssä säädetään uhkasakon, teettämisen ja keskeyttämisen antamisesta. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa korjaamaan virheen tai laiminlyönnin, jos joku rikkoo tätä lakia tai lain nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä. Päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella.

Liikennepalvelulain 242 §:ssä säädetään myös luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttamisesta, muuttamisesta tai rajoittamisesta. Sen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa tai peruuttaa luvan, jos mm. luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut liikennepalvelulain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä tai on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija kykene hoitamaan luvan mukaista tehtäväänsä turvallisesti. Luvan voi peruuttaa vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Ennen päätöksentekoa viraston on kuultava luvanhaltijaa tai toimijaa, joka harjoittaa toimintaansa hyväksymispäätöksen nojalla.

2.7 Taksamittari ja taksimatkaista kerättävät tiedot

2.7.1 Taksamittari liikennepalvelulaissa

Tällä hetkellä liikennepalvelulaissa ei ole kaikkia taksiautoja koskevaa pakollista taksamittari vaatimusta. Vaatimus käyttää mittauslaitelait vaatimukset täyttävää taksamittaria perustuu kyydin hinnan muodostumiseen, eli siihen, onko kyseessä etukäteen sovittu kiinteä hinta vai onko kyseessä muuttuvahintainen kyyti. Liikennepalvelulain 152 §:n 2 momentin mukaan, jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkaista ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määräyksessä on käytettävä mittauslaitelait vaatimukset täyttävää taksamittaria. Velvoitteella käyttää taksamittaria muuttuvahintaisten taksikyytien hinnan määräyksessä pyritään varmistamaan, että hinta perustuu luotettavaan mittaustietoon. Taksamittariin ei täysin takaa sitä, että asiakkaalta perittävä hinta olisi täysin oikea, mutta se vähentää huijausten riskiä.

Lisäksi liikennepalvelulain 15 a § edellyttää, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään mittauslaitelait mukaista taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka luotettavasti kerää jokaisesta taksimatkaista sähköisessä muodossa laissa tarkemmin määritellyt tiedot. Tietojen kerääminen liittyy verovallvontaan ja harmaan talouden torjuntaan, ja siihen,

että kaikista taksimatkoista jää niin sanotusti vertailujälki sähköiseen muotoon. Tietojen keräämisessä ei kuitenkaan edellytetä mittauslaitelain mukaista taksamittaria, vaan on mahdollistettu teknologianeutraali lähestymistapa tietojen keruuseen, antaen tilaa teknologiselle kehitykselle eikä sidottu taksiliikenteen harjoittamista yhden tyyppiseen laitteeseen, jos muukin laite tai järjestelmä pystyy tuottamaan tarvittavat tiedot yhtä luotettavassa muodossa. Ongelmaksi on kuitenkin käytännössä osoittautunut se, että muut laitteet ja järjestelmät ovat tällä hetkellä epätarkempia ja helpommin manipuloitavissa kuin taksamittari. Jos ajoneuvossa ei ole taksamittaria, on ainakin teoriassa mahdollista, että kyytejä ajetaan ilman että niistä rekisteröityy vertailutietoa esimerkiksi verottajalle. Sitä, minkä verran tällaisia, niin sanottuja pimeitä kyytejä ajetaan, ei kuitenkaan pystytä luotettavasti arvioimaan.

2.7.2 Taksamittarin keräämät tiedot

Ennen liikennepalvelulain voimaantuloa luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä henkilöautossa oli oltava taksamittari (ajoneuvolain 1090/2002, 25 § 2 momentti). Liikennepalvelulain voimaantulon yhteydessä luovuttiin aiemmin kaikille takseille pakollisesta taksamittarista, tavoitteena madaltaa alalle tulon kynnystä ja mahdollistaa osa-aikainen taksitoiminta. Liikennepalvelulain esitöissä taksamittarin nähtiin estävän kaikenlaisten kiinteähintaisten palvelujen kehittämisen ja teknologisten innovaatioiden mahdollistamiseksi taksiliikenteen taksamittarivaatimuksesta siirryttiin teknologianeutraalimpaan sääntelyyn.

Taksamittareista luovuttaessa kiinteähintaisissa taksikyydeissä ei edellytetty käytettävän minkäänlaista tietoa keräävää laitetta tai tietojen säilyttämistä, jolloin kaikista taksimatkoista ei kertynyt verovalvonnassa tarvittavia tietoja ainakaan sähköiseen muotoon. Taksiyritys pystyi ottamaan kiinteähintaisia kyytejä, jotka maksettiin käteisellä, jolloin tietoa kyydistä ei välttämättä rekisteröity mihinkään järjestelmään, koska lainsäädäntö ei silloin siihen velvoittanut. Tällöin matkasta ei syntynyt valvontaa tukevaa tietoa. Taksiyrityksellä oli toki silloinkin lakisääteinen velvoite viedä myös käteismaksut kirjanpitoonsa, mutta sen toteutumisen valvonta ilman teknisiä välineitä oli hyvin haastavaa.

Taksisääntelyn ns. korjaussarjassa vuosina 2020–2021 taksikyydeistä verovalvontaa varten kerättävien tietojen kattavuuden ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi liikennepalvelulakiin lisättiin säännös siitä, mitä tietoja kaikista taksikyydeistä tulee kerätä ja tallentaa ja millaisia laitteita tai järjestelmiä tässä tarkoituksessa tulisi käyttää.³¹ Liikennepalvelulain 15 a § määrittää taksamittarilla tai muulla laitteella kerättävät tiedot taksimatkoista. Pykälän mukaan jokaisesta taksimatkasta tulee kerätä sähköisessä muodossa yrittäjän yksilöintitiedot, ajoneuvon yksilöintitiedot, ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot, matkan ajankohta, pituus ja ajallinen kesto sekä matkan hinta- ja maksutapatiedot. Nämä tiedot tulee toimittaa automaattisesti sähköisessä muodossa kolmannen osapuolen tietosäilöön. Kolmantena osapuolena voi periaatteessa olla kuka tahansa, mutta käytännössä ainakin jossain määrin välityspalveluntarjoajat ja mittalaittevalmistajat toimivat tässä roolissa.

Nykyisen lainsäädännön puitteissa tiedonkeruussa kerättävät tiedot ovat alueellisen ja sisällöllisen laajuuden osalta sirpaleisia ja laadultaan vaihtelevia, mikä johtuu hyvin pitkälti siitä, että tiedontoimitusvelvollisuus perustuu käytännössä kunkin toimijan teknisiin kyvykkyyksiin tuottaa tiedonkeruun edellyttämät tiedot. Teknisten kyvykkyyksien

³¹ HE 176/2020 vp,

yhdenmukaistaminen, esimerkiksi pakollisen taksamittarin käyttöönoton kautta, voisi varmistaa tietojen toimittamisen ja keräämisen yhdenmukaistamisen.

Verottaja voi hyödyntää sille toimitettuja taksamittarin keräämiä tietoja verovalvonnassa, jolloin sen on katsottu ehkäisevän harmaata taloutta. Taksamittarissa tiedot tallentuvat siten, että verottajalla on mahdollisuus tarkistaa suoritettut ja vastaanotetut maksut sekä ajoneuvon kulkema matka, jolloin tietoja on mahdollista hyödyntää muun muassa arvioitaessa mahdollista tulojen salausta. Taksamittari kerää myös muita, kuin laissa määriteltyjä tietoja, kuten ajoneuvon kokonaiskilometrit. Taksisääntelyä koskevan arviomuistion lausunnoissa todettiin taksamittarin hyödyksi, että taksamittari toimisi kassakoneena ja sen keräämät tiedot voisivat auttaa mm. yrityksen kirjanpitoa, kuljettajien seurantaa ja palkan- tai provision laskentaa ja lisäksi taksamittari tallentaa luotettavasti ajoneuvon kokonaisajokilometrit. Taksin ajoista tulisikin voida erottaa yksityisajot verrattuna tuloa tuottaviin ammattiajoihin. Taksiyritys voi vähentää ajoneuvon hankinta- ja käyttökustannuksiin sisältyvät arvonnäisäverot vain siltä osin, kun ajoneuvoa käytetään ammattimaiseen henkilökuljetukseen. Yrittäjän pitää pystyä näyttämään esim. ajopäiväkirjan avulla, mikä osuus ajoneuvolle kertyneistä kilometreistä on ammattimaista kuljetusta. Kun yrityksen käytössä on taksamittari ja kuitinantolaite, sen tuottama raportti toimii myös ajopäiväkirjana.

2.7.3 Taksamittari harmaan talouden torjunnassa

Harmaan talouden torjunnan näkökulmasta merkityksellisiä ovat etenkin ne verotulot, jotka nykyisin jäävät saamatta. Verohallinto löysi kevään 2021 ja syyskuun 2022 välisenä aikana suoritettussa taksialan tehovalvonnassa kaikkiaan 8,7 miljoonalla eurolla kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja, 4,3 miljoonalla eurolla muita virheellisyyksiä, jotka vaikuttivat verotettavan tulon määrään, sekä pimeitä palkkoja lähes 3 miljoonan euron edestä.³² Tyypillinen verovilpin muoto on jättää käteisellä maksettua myyntiä kirjaamatta yrityksen kirjanpitoon tai jättää esimerkiksi kokonaan kirjaamatta jonkin kuukauden ajot. Taksamittaria saatetaan käyttää myös tarkoituksella väärin, jotta kirjanpitoon kirjautunut myynti jää todellisuutta pienemmäksi. Valvonta suoritettiin yhteensä noin 850 riskianalyysin perusteella valitulle taksiyrittäjälle, kuljettajalle ja tilitoimistolle. Todellinen harmaan talouden rahallinen arvo on luultavasti vielä suurempi.

Myös ennen liikennepalvelulain voimaantuloa, Verohallinnon suorittamassa taksitoimialaan kohdistuneessa valvontaprojektissa vuosilta 2015–2017, reilussa 300 suoritettussa verotarkastuksessa havaittiin puutteita yli 60 prosentissa tarkastetuista yrityksistä.³³ Harmaaseen talouteen liittyviä merkittäviä havaintoja, kuten tulonsalausta, oli ilmennyt noin 30 prosentissa tarkastetuista tapauksista. Tyypillisimpiä rikkeitä olivat tulojen salaaminen ja yksityiskulujen lisääminen kirjanpitoon. Taksamittarin pakollisuus ei siis estä harmaata taloutta, mutta se helpottaisi jälkikäteistä tarkastusta ja taksimatkasta kerättäviä tietoja. Harmaa talous on kuitenkin paljon taksamittaria laajempi ilmiö.

³² Verohallinnon tiedote 2022: [Taksialan tehovalvonta paljasti 8,7 miljoonaa euroa kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja – Verohallinto toivoo lakimuutosta](#), [Taksialan tehovalvonta paljasti 8,7 miljoonaa euroa kirjanpidon ulkopuolelle jääneitä tuloja – Verohallinto toivoo lakimuutosta](#). Julkaistu 26.10.2022.

³³ Verohallinto (2016): [Verohallinto on paljastanut harmaata taloutta taksitoimialan tehovalvonnassa](#). Julkaistu 15.11.2016.

Taksisääntelyä koskevan arviomuistion lausuntopalautteessa Verohallinnon asiakkuusyksikkö ("Verohallinto") totesi, että vaikka arviomuistiossa oli kirjattu, että lainsäädännössä on nykyään huolehdittu siitä, että kaikista taksimatkoista jää niin sanotusti vertailujälki sähköiseen muotoon, ei tämä vastaa Verohallinnon kokemuksia taksialan valvonnasta. Harmaan talouden osalta on tyypillistä, että kyseisiä tietoja ei ole ja niitä on voitu myös hävittää. Verohallinto myös huomautti, että harmaan talouden torjunnassa ja verovalvonnassa hyödyllinen tieto on myös ajoneuvolla ajettujen muiden kuin taksitoiminnan ajojen määrästä eli ns. kokonaiskilometrimäärä, ja tästä syystä myös mahdollisuuksien mukaan tulisi selvittää myös taksamittarien käyttöä tämän mahdollistamiseksi. Kuitenkin Verohallinto totesi, että on myös tyypillistä, että harmaan talouden toimijat tietoisesti ja tarkoituksenmukaisesti eivät käytä taksamittaria eikä kyse aina ole tilapäisestä toiminnasta. Taksamittarin käyttö voisi vähentää harmaata taloutta ja helpottaa jälkikäätistä tarkastusta, mutta sekään ei täysin estä veronkiertoa.

2.7.4 Alustaoperaattoreiden tiedonantovelvollisuus

Lisäksi huomionarvoista on, että sovelluksen kautta taksimarkkinoilla toimivat alustayhtiöt (ns. raportoivat alustaoperaattorit) joutuvat nykyään toimittamaan Verohallinnolle tietoja myös erillisen verotuksen avoimuussäännösten myötä.³⁴ Raportoivan alustaoperaattorin tiedonantovelvollisuus verotuskysymyksissä perustuu Euroopan unionin neuvoston antamaan direktiiviin (EU) 2021/514 hallinnollisesta yhteistyöstä verotuksen alalla annetun direktiivin 2011/16/EU muuttamisesta (jäljempänä DAC7-direktiivi).³⁵ DAC7 -direktiivin mukaiset alustaoperaattoreiden huolellisuus- ja raportointivaatimukset on saatettu voimaan lailla digitaalisen alustatalouden toimijoiden tiedonantovelvollisuudesta verotuksen alalla (1267/2022), lisäämällä verotusmenettelystä annettuun lakiin (1558/1995) uusi 17 f § sekä huomioimalla direktiivin vaikutukset myös muissa laeissa. DAC7-sääntöjen tavoitteena on parantaa verotuksen läpinäkyvyyttä digitaalisilla alustoilla tapahtuvissa liiketoimissa.

Alustaoperaattoreiden tulee kerätä laissa edellytetyt tiedot niistä olennaisista toimista, joita luonnolliset henkilöt ja yksiköt ovat suorittaneet alustaoperaattoreiden ylläpitämien alustojen kautta sekä varmistettava, että tiedot ovat oikein. Tiedonantovelvollisen alustaoperaattorin on ilmoitettava vuosittain Verohallinnolle tiedot alustaa käyttäneistä myyjistä, niiden suorittamista olennaisista toimista ja niistä maksetuista vastikkeista. Olennaisilla toimilla tarkoitetaan mm. tavaroiden ja palveluiden myyntiä sekä kiinteän omaisuuden ja liikennevälineiden vuokrausta. Laki alustaoperaattoreiden tiedonantovelvollisuudesta on tullut voimaan tammikuussa 2023, joten ensimmäiset tiedot vuodelta 2023 on raportoitu tammikuussa 2024.

2.7.5 Mittauslaitelain ja mittauslaidirektiivin vaatimukset

Taksamittareihin sovelletaan direktiiviä 2014/32/EU (mittauslaidirektiivi) ja taksamittareiden on täytettävä direktiivin vaatimukset.³⁶ Taksamittarit ovat direktiivin 2014/32/EU soveltamisalaan kuuluvia mittauslaitteita kyseisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdan ja liitteen IX (MI-007) mukaisesti.

Mittauslaidirektiivissä säädetään siitä, millaisia mittauslaitteita voidaan saattaa sisämarkkinoille myytäväksi ja käytettäväksi. Direktiivin 3 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat

³⁴ Verohallinnon ohje <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/209369/raportoivan-alustaoperaattorin-tiedonantovelvollisuus-dac7/>

³⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021L0514>

³⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:02014L0032-20150127>

määrätä mittauslaitteiden käytöstä mittaustehtävissä, jos ne pitävät sitä perusteltuna yleiseen etuun, kansanterveyteen, yleiseen turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen, ympäristönsuojeluun, kuluttajansuojaan, verojen ja maksujen kantamiseen sekä hyvään kauppatapaan liittyvistä syistä. Jos jäsenvaltio on päättänyt edellyttää direktiivin mukaisen laitteen käyttöä mittaustehtävissä, on jäsenvaltion huolehdittava, että markkinoille saatettavat mittauslaitteet ovat direktiivin vaatimusten mukaisia. Mittauslaitedirektiivi sääntelee laitteiden teknisiä ominaisuuksia, muttei puutu siihen, miten kansallisella tasolla edistetään direktiivissä mainittuja yleiseen etuun liittyviä tavoitteita, kuten kuluttajansuojaa ja verojen kantamista. Jos käyttövelvoitteen perusteena olisi muu kuin direktiivissä mainittu syy, tästä olisi ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille erikseen. Tämän niin sanotun valinnaisuusperiaatteen mukaan jäsenvaltioiden ei ole pakko määrätä direktiivissä tarkoitettujen mittauslaitteiden käytöstä. Lakisääteisen mittaustehtävän yksityiskohtainen määrittäminen jäisi kuitenkin kansallisessa lainsäädännössä täsmennettäväksi. Suomessa taksamittarin käyttövelvoitteella on perinteisesti ajateltu olevan kaksi pääasiallista tarkoitusta: kuluttajansuoja ja verovalvonnassa tarvittavien tietojen luotettava kerääminen.

Mittauslaitedirektiivi on implementoitu Suomessa mittauslaitelaila (707/2011) ja sen nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella mittauslaitteiden olennaisista vaatimuksista, vaatimuksenmukaisuuden osoittamisesta ja teknisistä erityisvaatimuksista (1432/2016). Taksamittareiden ominaisuuksiin liittyvät vaatimukset ja markkinoille saattamiseen liittyvät säännökset sisältyvät näihin säädöksiin. Mittauslaitelain 2 §:ssä on määritelty lain soveltamisala. Sen mukaan mittauslaitelaisa säädetään mittauslaitteille ja -menetelmille asetettavista vaatimuksista ja niiden varmentamiseen liittyvistä toimenpiteistä, kun mittauslaitetta ja -menetelmää käytetään elinkeinotoiminnassa tuotteen tai palvelun hinnan taikka muun taloudellisen edun määrittämiseen mittautulosten perusteella, kulutusmittauksessa hinnan taikka muun taloudellisen edun määrittämiseen mittautulosten perusteella, viranomaisen tai viranomaiseen rinnastettavan toimijan mittautulokseen perustuvassa päätöksenteossa, tai mittaustapahtumassa, jolla on merkitystä yleiseen etuun, yleiseen terveyteen ja turvallisuuteen, yleiseen järjestykseen tai ympäristönsuojeluun. Mittauslaitelaisa ei ole erikseen määritelty direktiivissä olevaa perustetta verojen ja maksujen kantamiseen, mutta tämän voi katsoa kuuluvan edellytykseen yleisen edun merkityksestä.

Tämänhetkinen muuttuvahintaisiin kyyteihin perustuva taksamittarin käyttö liikennepalvelulain 152 §:n 2 momentissa liittyy nimenomaan mittauslaitelain 2 §:ssä määriteltyyn mittauslaitteen ja -menetelmän käyttöön elinkeinotoiminnassa palvelun hinnan määrittämisessä mittautulosten perusteella. Mikäli myös liikennepalvelulain 15 a §:n mukaisten tietojen keräämiseen edellytettäisiin käytettävän ainoastaan mittauslaitelain mukaista taksamittaria, vaatimuksen perusteena voitaisiin pitää mittauslaitelain 2 §:n 1 momentin kohtaa mittaustapahtumasta, jolla on merkitystä yleiseen etuun, yleiseen turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen.

Edellisessä taksisääntelyä koskevassa säädöshankkeessa käytiin keskustelua mittauslaitedirektiivin soveltamisesta Euroopan komission kanssa. Euroopan komissio painotti liikenne- ja viestintäministeriölle 10.6.2020 toimittamassaan kirjeessä, että kun jäsenvaltio edellyttää taksamittareiden käyttämistä, on tässä tarkoituksessa käytettävien taksamittareiden täytettävä mittauslaitedirektiivissä asetetut vaatimukset. Komissio myös huomautti, etteivät muut kuin mittauslaitedirektiivissä tarkoitettavat laitteet kuulu direktiivin soveltamisalaan. Komission mukaan taksamittarien tunnuspiirteinä voidaan pitää sitä, että ne ovat kiinteästi

ajoneuvoon asennettuja laitteita, jotka toimivat yhdessä merkinantogeneraattorin kanssa ja jotka suorittavat matkan ja ajan mittaamiseen sekä matkan hinnan laskemiseen liittyviä tehtäviä.³⁷

Tällä hetkellä liikennepalvelulain 15 a §:n mukaiset tiedot voi kerätä joko taksamittarilla tai muulla laitteella ja järjestelmällä, johon ei sovelleta mittauslaitelain säännöksiä. Tästä syystä tietojen keräämisen muoto ja säilytys eivät ole täysin yhteismitallisia keskenään, kun järjestelmät poikkeavat toisistaan.

2.7.6 Taksamittarien valvonta

Täysin varmaa tietoa siitä, kuinka monella taksiautolla on tällä hetkellä taksamittari käytössä ei ole tiedossa. Liikenne- ja viestintäviraston karkean arvion mukaan kuitenkin jopa 70–85 %:lla autoista olisi tällä hetkellä käytössä taksamittari. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut liikennepalvelulain 152 §:n 2 momentin mukaisen määräyksen taksamittarin teknisistä vaatimuksista.³⁸ Määräyksen mukaan taksamittarin tulee täyttää mittauslaitedirektiivissä määritellyt ja mittauslaitelaissa kansallisesti täytäntöönpannut taksamittarille asetetut vaatimukset. Mittauslaitedirektiivissä edellytetty suojaus tietojen turmeltumista vastaan tulee toteuttaa Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän asennus- ja korjausluvan haltijan sinetöinnillä tai muulla mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävällä luotettavalla tavalla. Sinetöinnin on oltava sellainen, ettei mittarin osoitusta voida muuttaa sinetöintiä murtamatta lukuun ottamatta taksien tietojärjestelmien välityksellä sähköisesti suoritettavia taksitaksojen etäasennuksia.

Mittauslaitelain 6 §:n 1 momentin 15) kohdan mukaan sinetöinnillä tarkoitetaan fyysistä tai elektronista menetelmää, jolla estetään pääsy mittauslaitteen metrologisiin toimintoihin vaikuttaviin osiin tai toimintoihin ja joka rikkoutuu tai muuten osoittaa laitteen olevan varmentamattomassa tilassa. Mittauslaitelain 10 §:ssä säädetään sinetöinnistä. Pykälän mukaan mittauslaite on sinetöitävä valmistajan ohjeiden mukaisesti, jollei mittauslaitetta ole vapautettu sinetöintivaatimuksesta. Sinetöinnin suorittaa joko ennen käyttöönottoa tai käyttöönoton yhteydessä ilmoitettu laitos, tarkastuslaitos tai laitteen valmistaja, jos sillä on siihen ilmoitetun laitoksen tai tarkastuslaitoksen hyväksyntä, mittauslaitteen huollon yhteydessä 19 §:ssä tarkoitettu huoltoliike tai tarkastuslaitos tai käytönaikaisen varmentamisen yhteydessä tarkastuslaitos, jos sinetti on avattu. Käytössä oleva taksamittarin tulee siis olla mittauslaitelain mukainen ja sinetöity.

Taksamittareista säädetään yhä myös ajoneuvolaissa. Ajoneuvolain (82/2021) 180 §:n 1 momentin mukaan taksamittarien asennukseen ja korjaukseen on hankittava lupa valvontaviranomaiselta. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo autokorjaamoja, jotka suorittavat luvanvaraisia tai ilmoituksenvaraisia töitä mm. taksamittarien asennuksesta ja korjauksesta. Korjaamovalvontaa tehdään selvityspyyntöjen perusteella ja korjaamoilla paikan päällä tehtävinä tarkastuksina. Valvontaviranomaisella on oikeus päästä asennus- ja korjauspaikkaan ja saada valvontaa varten välttämättömät tiedot asennus- ja korjausluvan haltijalta salassapitosäännösten estämättä.

³⁷ Asiakirjat löytyvät hankeikkunasta, tunnus LVM025:00/2019

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2019>

³⁸ TRAFICOM/423523/03.04.03.00/2020

Ajoneuvolain 152 § sisältää säännöt määräaikaikatsastuksesta. Pykälän mukaan määräaikaikatsastuksessa ajoneuvosta tarkastetaan, että se on sitä koskevien säännösten ja määräysten mukaisessa kunnossa, se on turvallinen käytettäväksi liikenteessä, siitä ei aiheudu tarpeettomia ympäristöhaittoja ja että siitä rekisteriin merkittävät tiedot ovat oikein. Lisäksi pykälän 2 momentissa annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuus mm. moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteista määrätään, että jos ajoneuvossa on taksamittari, sille pitää silmämääräisesti tehdä asennustodistuksen sekä sinetöinnin tai taksamittarin asennuksen tai tarkastustodistuksen tarkastus ja rengaskoon oikeellisuuden tarkastus.³⁹ Katsastus on hylättävä, jos taksamittarin sinetöinti tai asetuskuitti puuttuu, todistus puuttuu tai on puutteellinen, renkaan norminmukainen vierintäkehä ei vastaa asennus- tai tarkastustodistukseen merkittyä rengasta tai taksamittari ei ole hyväksyttyä tyyppiä. Joten taksamittarin valvonta toteutuu käytännössä tällä hetkellä katsastuksen toimesta, jossa tarkastetaan mittarin asennus- ja sinetöinti, jos ajoneuvossa on taksamittari.

Ajoneuvolain 149 §:n mukaan taksiliikenteeseen käytettävien ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen aikaväli on tiheämpi kuin yksityiskäytössä olevilla ajoneuvoilla. Viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, jos ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohdasta on kuitenkin kulunut yli vuosi ennen taksiliikenteen aloittamista, ajoneuvo on hyväksyttävä määräaikaikatsastuksessa ennen taksiliikenteen aloittamista. Koska taksamittari ei ole pakollinen varuste ajoneuvossa, ei taksamittaria valvota tällä hetkellä muutoin, kuin katsastuksen yhteydessä. Myös taksamittarin muuhun valvontaan ja sanktiointiin tulisi puuttua tarkemmin.

2.8 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

2.8.1 Yleistä

Liikennepalvelulain mukaan taksinkuljettajalla on oltava taksinkuljettajan ajolupa. Taksinkuljettajan ajolupa on henkilökohtainen ja se koskee kuljettajana toimivan henkilön oikeutta ajaa taksia. Ajoluvat myöntää ja uusii liikennepalvelulain 25 § ja 26 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto. Ajolupa on 26 §:n mukaan voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä, tai kuljettajan täytettyä 68 vuotta kaksi vuotta sen myöntämisestä. Ajoluvan saamisen edellytyksenä on muun muassa vähintään vuotta aikaisemmin saatu B-ajokorttiluokan ajo-oikeus, yksityisautoilijaa tiukemmat terveysvaatimukset ja taksinkuljettajan kokeen läpäiseminen.

2.8.2 Ajoluvan terveysvaatimukset

Liikennepalvelulain 25 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle, joka täyttää ajokorttilain 18 §:ssä säädetty ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset. Ajokorttilain 18 §:ssä on määritelty tarkat terveysvaatimukset, mutta kyseisessä pykälässä ei ole mainintaa siitä, miten nämä vaatimukset tulee täyttää ja todistaa. Erillisestä lääkärintodistuksesta säädetään ajokorttilain 10 §:ssä, jossa luetellaan ajokorttihakemukseen lisättävistä liitteistä. Ajokorttilain 10 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan ajokorttihakemuksen liitteeksi on liitettävä enintään kuusi

³⁹ TRAFICOM/423528/03.04.03.00/2020

kuukautta aikaisemmin annettu lääkärintodistus ja lisäksi erikoislääkärintodistus, jos sellainen on esitetyn lääkärintodistuksen tai muutoin Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tulleen syyn takia tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi. Liikennepalvelulain 25 §:ssä eikä ajokorttilain 18 §:ssä ole viittausta ajokorttilain 10 §:n mukaiseen lääkärintodistukseen, joten tällä hetkellä taksinkuljettajan ajoluvan hakijalta ei laissa edellytetä lääkärintodistuksen toimittamista. Lain terveysvaatimukset on siis täytettävä, mutta sääntelyaukko koskee sitä, miten nämä terveysvaatimusten täyttyminen todistetaan ja tarkastetaan.

Tilanne on kenties syntynyt liikennepalvelulain säätämisen yhteydessä. Taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (695/2009) ei ollut säännöstä lääkärintodistuksesta, vaan ainoastaan vaatimus, että hakija täyttää säädetyt terveysvaatimukset. Lääkärintodistuksen toimittamisesta säädettiin erikseen asetuksella (825/2009) ja sen 5 §:n 1 momentissa säädettiin, että taksinkuljettajan ajolupaa koskevaan hakemukseen on liitettävä enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annettu lääkärintodistus. Asetuksen velvoitteita ei sellaisenaan tuotu liikennepalvelulakiin, vaan ainoastaan lain pykälä terveysvaatimuksista. Liikennepalvelulain hallituksen esityksessä on mainittu, että taksinkuljettajan ajoluvan myöntämistä koskevat vaatimukset perustuisivat osin voimassa olevaan taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettuun lakiin, mutta vaatimuksia on huomattavasti kevennetty.⁴⁰ Asetuksen säännöksiä ei otettu lain tasolle, eikä lääkärintodistuksen toimittamisesta näin ollen säädetty liikennepalvelulaissa.

Käytännössä kuitenkin todiste ajokorttilain 18 §:ssä säädettyjen terveysvaatimusten täyttymisestä voidaan täyttää vain toimittamalla lääkärintodistus. Mutta koska liikennepalvelulain 25 §:n 2 momentin 2 kohdassa ei kuitenkaan nykyisellään tarkenneta, miten terveysvaatimusten täyttyminen tulee osoittaa, se mahdollistaa ryhmän 2 ajoterveydentilaan liittyvän lääkärintodistuksen toimittamisen välttelyn. Ajokorttilaissa tämä on huomioitu lain 10 §:n 1 momentin 1 kohdassa, jossa todetaan, että ajokorttihakemuksen liitteeksi tulee liittää enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annettu lääkärintodistus ja lisäksi erikoislääkärintodistus, jos sellainen on esitetyn lääkärintodistuksen tai muutoin Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tulleen syyn johdosta tarpeen hakemuksen käsittelemiseksi. Tämänkaltaisen säännös puuttuu liikennepalvelulaista koskien taksinkuljettajien lääkärintodistusta.

2.8.3 Ajoluvan myöntämisen esteenä olevat rikokset

Taksinkuljettajan ajolupaa ei voida myöntää, mikäli hakija on syyllistynyt liikennepalvelulain 25 §:n 3 tai 4 momentissa lueteltuihin rikoksiin. Laissa on tyhjentävästi lueteltu rikokset, jotka huomioidaan rikosrekisteristä ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen viiden vuoden aikana. Lain 25 §:n 3 momentissa on lueteltu vakavia henkeen ja terveyteen kohdistuvia rikoksia, ja 1 kohdan mukainen rikosluettelo on sama, mikä on määritelty rikosrekisterilain (770/1993) 6 §:n 2 momentissa, vaikka nykyisellään liikennepalvelulaissa ei enää ole viittausta kyseisen lain kohtaan. Momentin 1 kohdan mukaisesti ajoluvan saamisen esteenä on rikoslain (39/1889) 17 luvun 18 §:ssä tarkoitettu sukupuolisiveellisyttä loukkaavan kuvan levittäminen, 20 luvussa tarkoitettu seksuaalirikos, 21 luvun 1–3, 6 tai 6 b §:ssä tarkoitettu henkeen tai terveyteen kohdistuva rikos, 25 luvun 3 ja 3 a §:ssä tarkoitettu ihmiskauppa, 31 luvun 2 §:ssä tarkoitettu törkeä ryöstö tai 50 luvussa tarkoitettu huumausainerikos. Momentin 2 kohdan mukaan myös tietyt rikoslain 21 luvun henkeen tai terveyteen kohdistuvat rikokset, tietyt 28 luvun omaisuusrikokset, 31 luvun 1 §:ssä tarkoitettu ryöstö tai 32 luvun 1–10 §:ssä tarkoitettu

⁴⁰ HE 161/2016 s.143.

kätkemis- ja rahanpesurikos muodostavat esteen, kuten myös 3 kohdassa määritellyt rikoslain 23 luvun mukainen törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus tai kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta. Lisäksi momentin 4 kohdan mukaisesti esteen voivat muodostaa syyllistyminen myös edellä 1–3 kohdassa tarkoitettua rikosta vastaavaan rikokseen, jota koskeva tuomioistuinratkaisu on rikosrekisterilain 2 §:n 2 momentin nojalla merkitty rikosrekisteriin.

Liikenne- ja viestintävirasto ei myöskään saa myöntää ajolupaa, jos henkilö on sakkorekisteristä ilmenevällä tavalla syyllistynyt ajolupahakemuksen ratkaisemista edeltäneen kolmen vuoden aikana rikoslain 23 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, 3 §:ssä tarkoitettuun rattijuopumukseen tai 4 §:ssä tarkoitettuun törkeään rattijuopumukseen, rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta, jos teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana tai edellä 3 momentin 1, 2 tai 4 kohdassa tarkoitettuun tekoon, jos teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton toimimaan taksinkuljettajana.

Harkitessa luvanhakijan rikostaustan ja henkilökohtaisten ominaisuuksien vaikutusta hänen sopivuuteensa arvioidaan erityisesti henkeen ja terveyteen kohdistuneita tekoja, taipumusta väkivaltaiseen käyttäytymiseen sekä seksuaalirikoksia. Näillä nähdään olevan keskeinen vaikutus matkustajien turvallisuuteen ja henkilökohtaisen koskemattomuuden takaamiseen. Lisäksi kuljettajan luotettavuutta ja sopivuutta taksinkuljettajana toimimiseen arvioidaan muiden rikos- ja sakkorekisteristä ilmenevien tekojen osalta, kuten ajokieltoon johtavien liikennerikosten, omaisuusrikosten ja huumausainerikosten tuomioiden perusteella. Näillä nähdään olevan keskeinen vaikutus myös liikenneturvallisuuteen ja matkustajaturvallisuuteen.

Taksinkuljettaja toimii asiakaspalvelutyössä ja siksi kuljettajan ammattitaito ja osaaminen vaikuttavat asiakkaiden kokemaan turvallisuuteen ja alaa kohtaan tunnettuun luottamukseen. Tästä syystä valmistelussa on selvitetty lisättäväksi ajoluvan saamisen esteeksi tiettyjä rikoksia, joita nyt ei ole laissa huomioitu. Lupavalvonnan ja rikosten ennalta estämisen näkökulmasta ennakkollinen valvonta on tehokkain puuttumiskeino. Samalla on myös huomattava se, että samat ajoluvan saamisen esteenä olevat teot voivat olla myös luvan peruuttamisen perusteina liikennepalvelulain 246 §:n nojalla.

Säädöshankkeen esivalmistelussa julkaistussa arviomuistiossa on tarkemmin kuvattu kuluttajien näkemyksiä taksimarkkinoista, ja tutkimuksissa merkittävänä huomiona on kuluttajien turvallisuudentunteen heikentyminen.⁴¹ Suurin lasku tyytyväisyydessä vuodesta 2019 (arvosana 3,94) vuoteen 2023 (arvosana 3,65) on tapahtunut turvallisuudentunteessa. Pääkaupunkiseudulla turvallisuudentunteen arvosana oli vielä koko maata alhaisempi (3,26). Kyselytutkimusten perusteella voidaan todeta, että tavoite luottamuksen palauttamisesta on aiheellinen. Luottamus liittyy läheisesti myös asiakkaiden kokemaan turvallisuuden tunteeseen.

Taksimatkustajien näkökulmasta turvallisuuden kokemukseen voi vaikuttaa muun muassa kuljettajan liikennekäyttäytyminen, kaluston laatu, käyttäytyminen asiakasta kohtaan ja esimerkiksi asiakkaan kokema huijatuksi tuleminen tunne kyydin hinnassa tai laadussa. Myös vaikutelma kuljettajan paikallistuntemuksesta ja kielitaidosta saattaa vaikuttaa koettuun turvallisuuden tunteeseen. Käyttäytyminen asiakasta kohtaan ja kuljettajan pätevyys huomioida

⁴¹ [Taksisääntelyn arviomuistio](#), s.10–13.

asiakkaan erityistarpeita korostuu erityisesti liikuntarajoitteisten ja muiden erityisryhmien palveluissa.

Kuljettajaan kohdistuvilla vaatimuksilla on pyritty varmistamaan, että kuljettajilla on riittävät taidot ja sellainen terveydentila, ettei matkustajien turvallisuus vaarannu. Taksinkuljettajaa koskevat lupavaatimukset ovat myös osa ennakkovalvontaa, jolla voidaan puuttua taksinkuljettajalta vaadittavaan ammattitaitoon. Tehokkaalla ennakkovalvonnalla voidaan vaikuttaa taksinkuljettajien maineeseen ja kuluttajien turvallisuuteen ja turvallisuudentunteeseen.

Tällä hetkellä taksinkuljettajan ajoluvan saamisen estävänä rikoksena on määritelty mm. rikoslain 20 luvun henkeen ja terveyteen liittyvät rikokset sekä rikoslain 25 luvun ihmiskauppaa koskevat rikokset, jotka liittyvät matkustajan turvallisuuteen. Rikoslain 25 luvussa on ihmiskaupan lisäksi myös mm. säännökset vapaudenriistosta ja panttivangin ottamisesta, laittomasta uhkauksesta, vainoamisesta sekä pakottamisesta, mutta ne eivät tällä hetkellä ole ajoluvan saamisen esteenä. Taksisääntelyn muutostarpeita koskevan arviomuistion lausunnoissa myös näiden rikosten huomioista taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi ehdotettiin.⁴² Arviomuistiossa esitettiin myös, että huomioitavaksi tulisi ottaa myös tiettyjä rikoslain 41 luvun ampuma-aseiden sekä vaarallisen esineen hallussapitoon liittyviä rikoksia, sillä myös ne liittyvät suoraan asiakkaan henkilökohtaiseen turvallisuuteen.

Toiseen henkilöön kohdistuvien rikosten lisäksi ajoluvan saamisen esteenä on myös taloudellisia rikoksia, mm. 28 luvun omaisuusrikoksia sekä 32 luvun kätkemis- ja rahanpesurikoksia. Esivalmistelussa esitettiin, että jatkossa myös tietyt petos- ja maksuvälinerikokset tulisi huomioida ajoluvan saamisen esteenä.⁴³ Taksinkuljettajalla voi olla suora pääsy asiakkaiden maksukortteihin, jos matkaa ei ole maksettu ennakolta. Tällöin on tärkeää voida luottaa siihen, että kuljettaja ei käytä maksukorttia väärin. Arviomuistion lausunnoissa esitettiin myös laajasti huomioitavaksi rikoslain 29 luvun rikoksia julkista taloutta vastaan, jolloin voitaisiin paremmin estää myös veronkierto, kun esimerkiksi törkeä veropetos olisi esteenä ajoluvan saamiselle.

2.8.4 Taksinkuljettajan koulutusvaatimukset

Taksinkuljettajien koulutusvaatimuksista luovuttiin ajoluvan saamisen edellytyksenä lailla liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (301/2018) annetuilla säännöksillä 1.7.2018. Tilalle tuli liikennepalvelulain 151 §:n 1 momentissa säädetty taksiliikenneluvan haltijan velvollisuus huolehtia kuljettajien osaamisesta. Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii muun muassa siitä, että kuljettaja varmistaa matkustajan turvallisen ajoneuvon tulon ja siitä poistumisen ja tarjoaa hänelle hänen tarvitsemaansa apua (2 kohta), kuljettajalla on riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito sekä pääasiallisen toiminta-alueen paikallistuntemus (3 kohta) ja kuljettajalla on kyky ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet (4 kohta).

⁴² [Lausuntopalautteen yhteenveto](#) sekä kaikki lausunnot löytyvät hankeikkunan sivuilta <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM062:00/2023>. Lisättäviä rikoksia koskeva yhteenveto lausuntopalautteen s.4–7.

⁴³ [Taksisääntelyn arviomuistio](#), s.16

Liikennepalvelulain 25 §:ssä säädetään taksinkuljettajaa koskevista vaatimuksista. Pykälän 2 momentin 3 kohdan mukaan taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksenä on muun ohella taksinkuljettajan kokeen hyväksytty suorittaminen.

Taksisääntelyn edellisessä tarkastelussa⁴⁴ liikennepalvelulakiin sisällytettiin erityisryhmien kuljettajakoulutus, jonka käyminen ei ole taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi pakollista. Erityisryhmien kuljettajakoulutusta ja -todistusta koskevat säännökset tulivat voimaan 1.5.2021 ja ne on sisällytetty liikennepalvelulain 26 a §:ään. Liikennepalvelulain 26 a §:n 1 momentin mukaan erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulee sisältää opetusta liikunta- ja toimintarajoitteiden vaikutuksesta taksipalvelujen käyttämiseen, liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden kohtaamisesta ja heidän kanssaan kommunikoinnista, erityisryhmien avustamisesta, ajoneuvoon avustamisesta sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvistä erityiskysymyksistä. Samaisen pykälän 2 momentissa säädetään koulutuksen kestosta. Koulutuksen kesto on 21 tuntia, josta vähintään seitsemän tuntia on oltava käytännön opetusta. Lain 26 a §:n 1 momentin mukaan koulutuksen järjestänyt koulutusorganisaatio myöntää taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen.

Vaikka taksinkuljettajan koulutus ei ole taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytys, useat välityskeskukset ja isoimmat taksiyritykset edellyttävät kuljettajiltaan yrityksen sisäisen koulutuksen käymistä. Välityskeskusten ja taksiyritysten tarjoaman koulutuksen opetussisältö ja taso vaihtelevat. Useat julkiset toimijat myös edellyttävät erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käymistä julkisten kyytien kilpailutuksissa. Alalla arvioidaan kuitenkin tällä hetkellä olevan kuljettajia, jotka eivät työssä aloittaessaan ole käyneet mitään taksinkuljettajan ammattiin liittyvää koulutusta.

2.8.5 Taksinkuljettajan koe

Vaikka taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksenä ei ole taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen, ajoluvan saamiseksi hakijan on suoritettava hyväksytysti liikennepalvelulain 25 a §:ssä tarkoitettu taksinkuljettajan koe. Taksinkuljettajan koe suoritetaan sähköisenä teoriakokeena Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajan palvelupisteessä.

Taksinkuljettajan kokeella mitataan taksinkuljettajan perusosaamisen hallitsemista sekä taksiliikenteen keskeisen sääntelyn tuntemusta. Kokeessa on liikennepalvelulain 25 a §:n 1 momentin mukaan oltava kysymyksiä matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi 16.4.2021 antanut määräyksen taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista (TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019), käsittäen kokeen sisältöä ja toteutusta sekä kokeeseen ilmoittautumista. Määräys tuli voimaan 1.5.2021 ja on voimassa toistaiseksi.

Taksinkuljettajan kokeessa tapahtuneeseen vilppiin sovelletaan lain 246 a §:ää.

⁴⁴ Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, HE 176/2021 vp.

2.9 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta

2.9.1 Taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta

Liikennepalvelulain 35 a §:n 1 momentin mukaan taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä. Hyväksymismenettelyn tarkoituksena on ensinnäkin varmistaa, että koulutusten järjestäjät täyttävät tietyt lainsäädännössä ja viranomaisten määräyksissä määritellyt vähimmäisedellytykset.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan hyväksyttyjä erityisryhmien kuljettajakoulutuksia järjestäviä tahoja on 50 ja yrittäjäkoulutuksen järjestäviä 19. Erityisryhmien kuljettajien kouluttajat ovat sijoittautuneet maantieteellisesti eri puolille Manner-Suomea Rovaniemeltä etelään. Liikenne- ja viestintävirastolta 4.2.2025 saadun tiedon mukaan lähes puolen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen järjestäjien päätoimiala on taksiliikenne. Muut päätoimialat ovat lähinnä koulutuksen järjestämiseen (esimerkiksi muu liikejohdon konsultointi, keskiasteen ammatillinen koulutus) tai muuhun liikenteeseen liitännäisiä toimialoja (esimerkiksi muu kuljetusväily, tieliikenteen tavarakuljetus). Käytännössä koulutuksia järjestävillä tahoilla on todennäköisesti taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen lisäksi muuta toimintaa. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan puolet hyväksytyistä erityisryhmien koulutusta järjestävistä tahoista ovat henkilöstömääriltään hyvin pieniä, koska ne työllistävät alle 10 henkilöä. Yli sadan henkilön työllistäviä toimijoita on viisi kappaletta. Henkilöstömääriltään suurimmat järjestävät tahot tarjoavat ammatillista koulutusta. Myös taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksia on pidetty Rovaniemeltä etelään painottuen suurimpiin kaupunkeihin. Edellä mainittujen hyväksyttyjen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen lisäksi taksialalla olevat yritykset kouluttavat kuljettajiaan omiin tarpeisiinsa.

Mainitun pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy hakemuksesta tässä pykälässä tarkoitetuksi koulutuksen järjestäjäksi koulutusorganisaation, 1) joka täyttää 36 a §:ssä tarkoitettut opetukselliset ja ammatilliset edellytykset, 2) joka on vakavarainen ja kykenee asianmukaisesti vastaamaan yritystoimintaan liittyvistä velvoitteistaan ja osoittaa, että sillä on riittävät taloudelliset voimavarat koulutustoiminnan järjestämiseen ja sen asianmukaiseen hoitamiseen ja 3) jolla on Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma. Hyväksynnän kestosta ei säädetä, mutta lain 35 b §:n 4 momentin mukaan vahvistettu koulutusohjelma on voimassa enintään viisi vuotta.

Liikennepalvelulain 35 b §:ssä säädetään taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnästä ja koulutusohjelman vahvistamisesta. Pykälän 2 momentissa luetellaan tiedot, jotka hakijan on Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitettava. Liittyen lain 35 a §:n 2 momentissa säädettyyn vakavaraisuus- ja taloudellisiin edellytyksien todentamisen mahdollistamiseksi 35 b §:n 2 momentin 5 kohdan mukaan hyväksyntää haettaessa hakijan on ilmoitettava selvitys taloudellisista edellytyksistä koulutuksen järjestämiseen. Lain esitöiden (HE 176/2020 vp, s. 80) mukaan Liikenne- ja viestintävirasto varmistaisi lupaa hakevan organisaation taloudellisen tilanteen ja sen, onko yrityksellä verovelkaa ja onko se hoitanut pakolliset eläke- ja tapaturmavakuutuksiin liittyvät yritystoiminnan velvoitteet. Esitöiden mukaan hakijan vakavaraisuutta arvioitaessa tulisi huomioida esimerkiksi hakijan rahoitus- ja vaihto-omaisuus sekä vakuutena käytettävissä oleva käyttöomaisuus ja muut pitkäaikaiset sijoitukset. Esitöissä todetaan, että jos hakija on luonnollinen henkilö tai avoin yhtiö taikka kommandiittiyhtiö, voidaan varoiksi katsoa myös luonnollisen henkilön, yhtiömiesten ja vastuunalaisten yhtiömiesten henkilökohtainen vakuutena käytettävissä oleva omaisuus. Esitöiden mukaan vakavaraisuus olisi mahdollista osoittaa myös esimerkiksi auktorisoidun tilintarkastajan tai

tilintarkastusyhteisön antamalla todistuksella hakijan taloudellisista voimavaroista. Esitöiden mukaan hyväksyntää hakevalla koulutusorganisaatiolla ei saisi myöskään olla merkittäviä maksuhäiriöitä.

Liikennepalvelulain 35 b §:n 5 momentissa Liikenne- ja viestintävirastolle on annettu valtuus antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakemisessa ja myöntämisessä noudatettavasta menettelystä, koulutusohjelman vahvistamiseen sekä koulutusohjelman valvonnan kannalta tarpeellisista opetuksen käytännön järjestämiseen, opetustiloihin, opetuskalustoon, opetusvälineisiin ja oppilasryhmäkokoon liittyvistä ehdoista.

Liikenne- ja viestintävirasto on 16.4.2021 antanut 1.5.2021 voimaan tulleen määräyksen taksiliikenteen koulutusorganisaatioista.⁴⁵ Määräys on voimassa toistaiseksi. Määräyksellä annetaan muun ohella liikennepalvelulain 35 b §:n 5 momentin nojalla tarkemmat määräykset erityisryhmien kuljettajakoulutusta sekä yrittäjäkoulutusta antavan ja yrittäjäkokeen järjestävän taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakemisessa ja myöntämisessä noudatettavasta menettelystä. Määräyksen mukaan taksiliikenteen koulutusorganisaatiohyväksyntää hakevan on hakemuksen liitteenä toimitettava ajantasainen kaupparekisteriote, yhdistysrekisteriote taikka yhtiöjärjestys tai sitä vastaava yhtiösopimus tai muun yhteisön säännöt, josta käyvät ilmi toiminimi ja y-tunnus, jolla toimintaa aiotaan harjoittaa.

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tai yrittäjäkoulutuksen pääomarakenteeseen liittyvien yleisten tunnuslukujen asettamista on organisaatioiden vakavaraisuuden todentamiseksi pidetty lain toimeenpanossa haasteellisena. Yleisesti edellä mainitun koulutustoiminnan aloittaminen ei edellytä merkittäviä pääomia, joten Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut liikennepalvelulain 35 §:n 2 momentin mukaisia riittäviä taloudellisia voimavaroja niille toimitettujen yhtiön taloutta kuvaavien asiakirjojen, kuten ajantasaisen tilinpäätöksen, avulla. Koulutusorganisaation hyväksyntään liittyvän viranomaisharkinnan yhteydessä on erityisesti pyritty varmistumaan siitä, että hakija on hoitanut yritystoimintaan kuuluvat lakisääteiset velvoitteensa eikä sillä ole verovelkaa.

Koulutusorganisaation hyväksyntää koskevan sääntelyn on tarkoitus niin ikään varmistaa Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuuksia koulutusorganisaatioiden tehokkaaseen valvontaan. Liikennepalvelulain 193 a §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaa hyväksynnän saaneiden taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia järjestävien koulutusorganisaatioiden ja niiden järjestämän koulutuksen sekä koulutuksen järjestäjien myöntämien todistusten myöntämisen valvonnasta. Samaisen momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa ulkopuolisen asiantuntijan suorittamaan käytännön valvontatoimintaa. Pykälässä säädetään tarkemmin ulkopuolisen asiantuntijan osaamisesta, perehtyneisyydestä ja oikeuksista sekä toiminnasta.

Liikennepalvelulain 216 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto pitää sähköisesti liikenneasioiden rekisteriä, joka sisältää tietoja erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneista koulutusorganisaatioista.

Liikennepalvelulain 31 luvussa säädetään hallinnollisista seuraamuksista. Hallinnollisilla seuraamuksilla voidaan osaltaan puuttua myös taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden

⁴⁵ TRAFICOM/391024/03.04.03.00/2020

säädösten tai määräysten vastaiseen toimintaan. Liikennepalvelulain 245 §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi muun ohella antaa huomautuksen tai varoituksen tässä laissa tarkoitetun hyväksymispäätöksen perusteella toimivalle toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan ilmoittamalle vastuuhenkilölle, jos toiminnan harjoittaja ei ole noudattanut toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä. Liikennepalvelulain 242 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa päätöksen muun muassa, jos sen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Voimassa olevan lainsäädännön nojalla Liikenne- ja viestintävirastolla ei kuitenkaan ole mahdollista huomioida aiempia luvan peruuttamistilanteita saman koulutusorganisaation hakiessa uudestaan hyväksyntää.

2.9.2 Velvoitteidenhoitoselvitykset taksialalta

Verohallinnossa toimivan Harmaan talouden selvitysyksikön (jäljempänä *selvitysyksikkö*) tehtävänä on lain Harmaan talouden selvitysyksiköstä 1 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan laatia viranomaiselle velvoitteidenhoitoselvityksiä organisaatiosta ja organisaatiohenkilöistä lain 6 §:ssä säädettyihin tarkoituksiin. Selvitysyksikkö laatii lain 5 §:n 1 momentin mukaan pyynnöstä velvoitteidenhoitoselvityksen lain 6 §:ssä säädettyihin käyttötarkoituksiin. Siten velvoitteidenhoitoselvityksillä voidaan ajatella tukevan viranomaisen toimintaa yksittäisissä tilanteissa. Taksiliikenteen osalta lain 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaan velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan liikennepalvelulain mukaisen taksiliikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista. Velvoitteidenhoitoselvitystä ei voida siis pyytää taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden valvontaan.

Lain harmaan talouden selvitysyksiköstä 5 §:n 4 momentin mukaan selvitysyksikkö kuvaa velvoitteidenhoitoselvityksessä organisaation tai organisaatiohenkilön sekä näihin välittömästi tai välillisesti kytkeytyvän organisaation ja organisaatiohenkilön toimintaa ja taloutta sekä veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka tullin perimiin maksuihin liittyvien velvoitteiden hoitamista.

Lain 5 §:n 1 momentin mukaan velvoitteidenhoitoselvitys tehdään toisen viranomaisen pyynnöstä. Lain 7 §:n 1 momentin mukaan selvitysyksiköllä on oikeus saada salassapitovelvollisuuden estämättä viranomaiselta ne velvoitteidenhoitoselvityksen laatimiseksi välttämättömät tiedot, jotka velvoitteidenhoitoselvitystä pyytävä viranomainen on oikeutettu saamaan selvityspyynnössä kuvattua käyttötarkoitusta varten. Näin ollen velvoitteidenhoitoselvitys on kooste selvitystä pyytävän viranomaisen tiedonsaantioikeuden nojalla hankituista viranomaistiedoista.

Liikennepalvelulain 197 §:ssä säädetään valvontaviranomaisen yleisestä tiedonsaantioikeudesta. Lain 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot muun ohella toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta.

Liikennepalvelulain 2 §:n 8 kohdassa määritellään toiminnanharjoittajalupa. Kyseisen kohdan mukaan sillä tarkoitetaan luvanvaraisen pääsääntöisesti ammattimaisen toiminnan harjoittamiseen oikeuttavaa toimilupaa tai muuta vastaavaa hyväksyntää. Lain esitöiden (HE 145/2017 vp, s. 173) mukaan toiminnanharjoittajaluvalla tarkoitetaan lupaa, joka voidaan myöntää oikeushenkilölle (yritykselle tai yhteisölle). Esitöiden mukaan tyypillisiä toiminnanharjoittajalupia ovat erilaiset toimiluvat. Useissa tapauksissa

toiminnanharjoittajaluvan, esimerkiksi taksiliikenneluvan, voi kuitenkin myöntää myös luonnolliselle henkilölle. Esitöiden mukaan tämän vuoksi on päädytty organisaatioluvan sijasta esittämään kokoavaksi käsitteeksi toiminnanharjoittajan luvan käsitettä. Esitöiden mukaan toiminnanharjoittajaluvalla tarkoitetaan muita liikenteen palveluista annetussa laissa säädettyjä tai mainittuja toiminnan harjoittamiseen oikeuttavia lupia tai hyväksyntöjä kuin henkilölupia. Lisäksi esitöissä on erikseen mainittu, että varsinaisen liikenteen harjoittamisen lisäksi esimerkiksi liikenteeseen liittyvän koulutuksen tarjoaminen tai tutkintojen vastaanottaminen edellyttää lupaa.

Liikennepalvelulain 197 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeudet ovat verrattain laajat. Sillä on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijan ja haltijan lisäksi muun ohella muassa liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettua organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettua organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa, ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta. Mainitun momentin mukaan tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Valtionvarainministeriössä on 9.1.2025 käynnistetty hanke hallituksen esityksen valmistelusta eduskunnalle laeiksi Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta.⁴⁶ Hankkeessa Harmaan talouden selvitysyksikön toimiala laajennettaisiin muun ohella myös muussa kuin organisaatiohenkilöasemassa olevien luonnollisten henkilöiden toimintaan. Siten kyseisessä hankkeessa esitetään muutoksia myös liikennepalvelulakiin. Hallituksen esitysluonnos on ollut lausunnoilla 7.2.-18.3.2025 ja esitys on annettu eduskunnalle 4.12.2025.⁴⁷

Koulutusorganisaation hyväksynnän ja valvonnan osalta on osoittautunut haasteelliseksi, että Liikenne- ja viestintävirasto ei saa tietoja organisaatioista kootusti. Tiedot kerätään erikseen eri viranomaisilta. Hyväksyntää hakevan organisaation tulee tällä hetkellä toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle hakemuksen liitteeksi huomattavan määrän erilaisia asiakirjoja, mikä on koettu hallinnollisesti raskaana.

2.10 Ammattipätevyysdirektiivi ja ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi

Ammattipätevyyden tunnustamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/36/EY (jäljempänä *ammattipätevyysdirektiivi*) vahvistetaan säännöt, joiden mukaisesti tiettyä ammattia sääntelevän jäsenvaltion on tunnustettava ammattipätevyys, joka on hankittu yhdessä tai useammassa muussa jäsenvaltiossa ja joka antaa kyseisen pätevyyden haltijalle oikeuden harjoittaa siellä samaa ammattia. Suomessa ammattipätevyysdirektiivi on täytäntöön pantu muun ohella ammattipätevyyden tunnustamisesta annetulla lailla 1384/2015 (jäljempänä *ammattipätevyyslaki*). Säännellyllä ammatilla tarkoitetaan ammattipätevyyslain 3 §:n 1 kohdan mukaan virkaa tai tehtävää, jonka aloittamisen tai harjoittamisen edellytyksenä on, että henkilö täyttää tietyt säädetyt ammattipätevyyttä koskevat vaatimukset. Siten myös sellaiset ammatit, jotka eivät edellytä esimerkiksi tiettyä koulutusta tai tutkintoa, voivat kuulua direktiivin soveltamisalaan. Ammattipätevyyslain 2 §:ssä rajataan lain soveltamisalan ulkopuolelle tietyt poliisin, rajavartiolaitoksen ja puolustusvoimien tehtävät ja virat sekä

⁴⁶ Hanketunnus VM004:00/2025, <https://vm.fi/hankesivu?tunnus=VM004:00/2025>

⁴⁷ https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE_183+2025.aspx

tehtävät, joihin kelpoisuusvaatimuksena on oikeustieteellinen koulutus. Taksinkuljettajan ammatti kuuluu siten lain soveltamisalaan. Päätös ammattipätevyyden tunnustamisesta antaa oikeuden harjoittaa vastaanottavassa jäsenvaltiossa samaa ammattia, johon hänellä on pätevyys toisessa jäsenvaltiossa.

Ammattipätevyyslain 5 §:ssä säädetään yleisen tunnustamisjärjestelmän pätevyystasoista. Ammattipätevyysdirektiivin 11 artiklan mukaisessa pätevyystasojäätelussa ydinkriteereitä ovat koulutuksen taso, luonne ja kesto. Vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tehtävänä on selvittää se, mille ammattipätevyyslain 5 §:n 1—5 kohdan eli ammattipätevyysdirektiivin a–e mukaiselle tasolle hakijan koulutus asettuu.

Ammattipätevyyslain 6 §:n 1 momentin mukaan ammattipätevyyden tunnustaminen perustuu sellaiseen pätevyystodistukseen, muodollista pätevyyttä osoittavaan yksittäiseen asiakirjaan tai tällaisten asiakirjojen yhdistelmään, jonka toimivaltainen viranomainen on antanut toisessa jäsenvaltiossa. Lain 3 §:n 3 kohdan mukaan muodollista pätevyyttä osoittavalla asiakirjalla tarkoitetaan jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen antamia tutkintotodistuksia, todistuksia ja muita asiakirjoja pääosin yhteisössä suoritetusta ammattiin johtaneesta koulutuksesta samoin kuin kolmannessa maassa jäsenvaltion kansalaiselle myönnettyjä asiakirjoja suoritetusta ammattiin johtaneesta koulutuksesta. Pykälän 2 momentti säätelee puolestaan tilanteita, joissa ammatti ei ole hakijan lähtömaassa säännelty. Sen mukaan ammattipätevyyden tunnustaminen koskee myös hakijoita, jotka ovat kymmenen viimeksi kuluneen vuoden aikana harjoittaneet ammattiaan täysipäiväisesti vuoden ajan tai osa-aikaisesti vastaavan ajan toisessa jäsenvaltiossa, jossa kyseinen ammatti ei ole säännelty, ja joilla on yksi tai useampi pätevyystodistus tai muodollista pätevyyttä osoittava asiakirja. Näiden asiakirjojen on osoitettava haltijansa valmius kyseisen ammatin harjoittamiseen. Vuoden ammattikokemusta ei kuitenkaan vaadita, jos hakijan muodollista pätevyyttä osoittavissa asiakirjoissa vahvistetaan säännelty ammatillinen koulutus.

Lain 7 §:ssä säädetään korvaavista toimenpiteistä, joita voidaan asettaa, jos hakijan saaman koulutuksen sisältö on olennaisesti erilainen kuin vastaavan kansallisen koulutuksen sisällön. Pykälän 1 momentin mukaiset toimenpiteet ovat vaatimus kelpoisuuskokeen suorittamisesta tai enintään kolme vuotta kestävä sopeutumisaika. Samaisen pykälän 3 momentin mukaan hakija saa lähtökohtaisesti valita korvaavan toimenpiteen. Sopeutumisajasta ja kelpoisuuskokeesta on annettu tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella ammattipätevyyden tunnustamisesta (1459/2015).

Ammattipätevyyslain 7 §:n 2 momentissa säädetään kuitenkin viranomaisen velvollisuudesta tutkia, voivatko ne tiedot, taidot ja pätevyys, jotka hakija on hankkinut ammattikokemuksensa tai elinikäisen oppimisen avulla ja jotka asiaankuuluva elin on tätä tarkoitusta varten muodollisesti vahvistanut, korvata kokonaan tai osittain tämän olennaisen eron. Ammattipätevyysdirektiivin 3 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan mukaan elinikäisellä oppimisella tarkoitetaan kaikkea sellaista ihmisen koko elinikänsä aikana hankkimaa yleissivistävää ja ammatillista koulutusta, virallisen koulutusjärjestelmän ulkopuolella annettavaa epävirallista koulutusta ja arkioppimista, joka lisää hänen tietojaan, taitojaan ja pätevyyttään ja johon voi sisältyä ammattietiikka.

Ammattipätevyyslain 4 §:n 1 momentin mukaan oikeudesta harjoittaa ammattia toisessa maassa hankitun ammattipätevyyden perusteella päättää sama taho, joka myöntää oikeuden kyseisen ammatin harjoittamiseen Suomessa suoritettua tutkinnon tai koulutuksen perusteella.

Jos kansallisesti valmistellaan lainsäädäntöä, joka koskee säänneltyjä ammatteja, tulee valmistelusta vastaavan viranomaisen tehdä ennakkoarviointi. Ennakkoarviosta säädetään

valtioneuvoston asetuksessa ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarvioinnista (376/2020, jäljempänä *suhteellisuusarviointiasetus*). Suhteellisuusarviointiasetuksen sääntely perustuu uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarvioinnista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958 (jäljempänä *suhteellisuusdirektiivi*) asettamiin vaatimuksiin. Suhteellisuusarviointiasetuksella säädetään lainvalmistelijalle ennakkoarviointi-, perustelu-, ilmoitus- ja seurantavollisuus. Sääntelyn valmistelusta vastaavan viranomaisen on ennakkoarvioinnilla varmistettava, että sääntely voidaan perustella yleisen edun mukaisilla tavoitteilla ja että sääntely on oikeasuhteista. Viranomaisen on myös ilmoitettava suhteellisuusarviointia koskevat perustelut Euroopan komission säänneltyjen ammattien tietokantaan.⁴⁸

2.11 Palveludirektiivi

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (2006/123/EY, jäljempänä *palveludirektiivi*) palveluista sisämarkkinoilla vahvistetaan yleissäännökset, joiden avulla edistetään palveluntarjoajien sijoittautumisvapautta ja palvelujen vapaata liikkuvuutta niin, että samalla taataan palvelujen korkea laatu. Palveludirektiivin 15 ja 39 artiklojen nojalla jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle palveluelinkeinon harjoittamista koskevia kansallisia säädöksiä tai viranomaismääräyksiä, jotka eivät perustu EU-lainsäädäntöön. Direktiivin 15 artiklan 2 kohdan 4 alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on tutkittava, asetetaanko niiden oikeusjärjestelmässä palvelutoiminnan aloittamisen tai harjoittamisen ehdoksi seuraavien syrjimättömien vaatimusten noudattaminen muut kuin ammattipätevyysdirektiivin soveltamisalaan kuuluvia asioita koskevat tai muissa yhteisön säädöksissä asetetut vaatimukset, joilla määrätyn palvelutoiminnan aloittaminen sallitaan vain tietyille palveluntarjoajille toiminnan erityisluonteen vuoksi. Palveludirektiivi on pantu täytäntöön lailla palvelujen tarjoamisesta (2009/1166). Lakia ei kuitenkaan sen 2 §:n 3 alakohdan mukaan sovelleta mm. kuljetuspalveluihin. Esitöiden (HE 216/2009 vp, s. 55) mukaan soveltamisalan ulkopuolelle jää siten mm. taksikuljetukset. Palveludirektiivin ja kansallisen lain palvelujen tarjoamisesta soveltamisalaan voisivat kuulua kuitenkin taksinkuljettajien koulutusorganisaation hyväksyntää koskevat säännökset.

3 Tavoitteet

3.1 Luottamus ja turvallisuus

Hankkeen ensisijaisena tavoitteena on luottamuksen ja turvallisuuden parantaminen. Osalla ehdotuksista on suoraan tavoiteltu luottamuksen ja turvallisuuden lisäämistä, mutta ehdotukset kokonaisuutena ja välillisestikin pyrkivät lisäämään luottamusta taksialaan ja sitä kautta myös lisäämään turvallisuuden tunnetta. Tavoitteena on myös nostaa alan arvostusta, kun asiakkaat voivat luottaa taksinkuljettajien ammattitaitoon, taksimatkojen turvallisuuteen ja kuljettajien kykyyn huolehtia erilaisten asiakkaiden tarpeista.

Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen vaatimuksia tiukentamalla tavoitellaan luottamuksen ja turvallisuuden lisäämistä, kun kuluttajat voivat luottaa siihen, että heitä kuljettava taksinkuljettaja ei ole syyllistynyt vakaviin rikoksiin. Taksinkuljettajaa koskevat lupavaatimukset ovat myös osa ennakkovalvontaa, ja tehokkaalla ennakkovalvonnalla voidaan vaikuttaa taksinkuljettajien maineeseen ja kuluttajien turvallisuuteen. Taksinkuljettajien

⁴⁸ Regulated Professions Database, <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/regprof/home>.

edellytysten lisäksi myös huomioimalla taksiliikenneluvan haltijoiden hyvämaineisuuden arvioinnissa nykyistä useampia rikoksia on tavoitteena lisätä luottamusta koko taksialaan ja varmistaa myös taksiyrittäjinä toimivien henkilöiden luotettavuus.

Taksinkuljettajan koulutusvaatimuksilla voidaan varmistaa, että jokainen kuljettaja on saanut samat tiedot ja omaa ne perustaidot, jota taksinkuljettajana tarvitaan. Näin ollen koulutusvaatimusten tarkoituksena on edistää myös liikenneturvallisuutta. Koulutuksen tarkoituksena on lisäksi vaikuttaa asiakaskokemukseen, ja siten alan arvostukseen sekä luottamukseen. Luottamuksen palauttamisella tavoitellaan myös taksinkuljettajan ammatin houkuttelevuuden lisäämistä.

Taksinkuljettajan kokeessa ja yrittäjäkokeessa todetun jälkikäteisen vilpin huomioimisella sekä yrittäjäkokeessa havaitun vilpin karenssisääntelyllä pyritään vähentämään vilppiyrityksiä, lisäämään kokeella tehdyn osaamisarvioinnin luotettavuutta sekä kannustamaan kokeessa mitattavan osaamisen hankkimiseen. Yrittäjäkokeen siirto viranomaisen vastuulle vahvistaa myös osaltaan kokeen luotettavuutta ja yhdenvertaisuutta, kun koe on sama kaikille.

Tarkentamalla taksiliikenteen koulutusorganisaatioille asetettavia vaatimuksia tavoitellaan koulutuksen luotettavuuden lisäämistä. Tavoitteena on myös lisätä valvonnan vaikuttavuutta ja uskottavuutta, sekä ennaltaehkäistä epärehellistä ja laitonta toimintaa.

3.2 Harmaan talouden torjunta ja valvonnan tehostaminen

Tavoitteena on varmistaa, että kaikki taksitoimijat toimivat samojen sääntöjen mukaan maksamalla veronsa, veloittamalla matkoista oikein ja noudattamalla muutoinkin taksitoiminnalle asetettuja sääntöjä. Edellyttämällä kaikissa ajoneuvoissa mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria varmistetaan kaikista taksiajoneuvolla ajetuista matkoista kerättävän tiedon standardimuotoisuus ja helpotetaan verotarkastuksen tekemistä. Mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari kerää myös muita tietoja, kuten ajoneuvon kokonaiskilometrit, mitä muut laitteet tai järjestelmät eivät kerää. Kokonaiskilometrit ovat tärkeä tieto verovalvonnassa. Vertailutiedon avulla veroviranomainen voi varmistaa, että taksimatkoista maksetaan tarvittavat verot ja veroluontoiset maksut. Taksialan verotuksen asianmukaiseksi toimittamiseksi ja kirjanpidon järjestämiseksi yrityksen on kyettävä toimittamaan luotettavat tiedot liikevaihdon perusteista ja niistä muodostuneista tuotoista, eli asiakkaalta perittävistä hinnoista. Jotta tiedot olisivat luotettavia, niiden luotettavuus tulee voida varmistaa siten, että niitä ei voida manipuloida.

Ajoneuvon rekisteröinti yksinomaiseen hallintaan ja liikenneluvan liittäminen rekisteritunnukseen tehostavat poliisin ja Verohallinnon valvontaa. Taksamittarivaatimuksen ja liikenneluvan liittämisen tavoitteena on estää ja vaikeuttaa harmaan talouden toimintaa taksimarkkinoilla. Myös lisäämällä taksinkuljettajan ajoluvan esteeksi sekä liikenneluvan hyvämaineisuuden arviointiin mm. petosta koskevat rikokset, pyritään ennaltaehkäisemään epärehellisten toimijoiden pääsy markkinoille. Lisäksi lisäämällä taksinkuljettajan ajoluvan esteeksi veropetosta koskevat rikokset, jotka ovat jo liikenneluvan hyvämaineisuuden arvioinnissa, pyritään estämään harmaan talouden harjoittaminen. Taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden velvoitteidenhoitoselvitysten laatimisen tavoitteena on niin ikään tehostaa harmaan talouden torjuntaa parantamalla viranomaisten välistä yhteistyötä.

Tavoitteena on parantaa taksiautojen tunnistettavuutta ja luotettavuutta ottamalla käyttöön värillinen erityinen taksien rekisterikilpi eli taksikilpi. Taksikilpi lisäisi kuluttajien luottamusta taksialaan, kun kuluttajat voisivat tunnistaa luotettavasti rekisterikilvestä taksiauton. Taksikilpeä saisi käyttää vain, jos tässä esityksessä säädettävät edellytykset täyttyisivät.

Keskeistä olisi välttää tilanteet, joissa taksikilpiä voitaisiin käyttää kuluttajien harhauttamiseen, mikä rapauttaisi taksikilpien ja taksialan luotettavuutta. Luotattavuuden varmistamiseksi tulisi säätää uudet yksiselitteiset säännöt taksikilven luovuttamiseen, väärinkäytön sanktiointiin ja käytön valvontaan sekä tehdä selkoa vaadittavista uusista viranomaistehtävistä nykyiseen taksivalvontaan liittyen.

Lisäämällä sanktiointeja liikennepalvelulain rikkomuksista on tavoitteena lisätä valvonnan vaikuttavuutta ja uskottavuutta sekä ennalta ehkäistä epärehellistä ja laitonta toimintaa. Lisäämällä liikennevirhemaksu virheellisestä hinnoittelusta tai hintatietojen ilmoittamisesta tavoitteena on parantaa kuluttajien asemaa.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Ehdotetaan täsmennettäväksi liikennepalvelulain 6 §:n 3 momenttia siten, että jatkossa luvanhakijana olevan luonnollisen henkilön vakituinen asuinpaikka tulee olla Suomessa. Myös luvanhakijan nimeämän liikenteestä vastaavan henkilön edellytettäisiin jatkossa täyttävän 6 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaiset vaatimukset täysi-ikäisyydestä sekä täysivaltaisuudesta. Lupaa hakevan oikeushenkilön edustajia koskevaa hyvämaineisuusvaatimusta ehdotetaan yhdenmukaistettavaksi liikennepalvelulain 9 §:n 2 momentin kanssa. Muutokset vastaavat jo nykyisellään käytäntöä.

Ehdotetaan muutettavaksi liikennepalvelulain 6 a §:ää siten, että jatkossa vastuu kokeen järjestämisestä siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi. Näin kokeiden järjestäminen olisi yhdenmukaista taksinkuljettajan kokeen kanssa. Yrittäjäkokeeseen osallistumisen edellytyksenä olisi jatkossakin, että henkilö on osallistunut yrittäjäkoulutukseen. Liikenne- ja viestintävirasto varmistaisi yrittäjäkoulutuksen suorituksen liikenneasioiden rekisteristä, jonne koulutuksen järjestänyt organisaatio olisi velvollinen ilmoittamaan tiedot koulutuksen suorittaneista henkilöistä.

Ehdotetaan muutettavaksi liikennepalvelulain 8 §:ää siten, että liikenneluvan myöntämisessä tehtävässä hyvämaineisuusarvioinnissa huomioitaisiin luvanhaltijan syyllistyminen myös henkeen ja terveyteen liittyviin rikoksiin sekä seksuaalirikoksiin. Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin hyvämaineisuuden arviointiin myös rikoslain 20 luvun ja 21 luvun mukaiset henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä seksuaalirikokset. Nämä rikokset ovat jo nyt taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteenä liikennepalvelulain 25 §:n 3 momentin 1 kohdan mukaisesti. Lisäämällä henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä seksuaalirikokset myös osaksi hyvämaineisuuden arviointia, tuomio näistä rikoksista vaikuttaisi taksinkuljettajana toimimisen lisäksi myös taksiyrittäjänä toimimiseen sekä muiden henkilö- ja tavaraliikennelupien saantia, joiden arvioinnissa käytetään 8 §:n mukaista hyvämaineisuusarviointia. Näiden lisäksi hyvämaineisuuden arvioinnissa otettaisiin huomioon myös petos- ja maksuvälinerikoksia.

Lisäksi ehdotetaan, että liikennepalvelulain 246 a §:n 1 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Tällöin vilpillinen koe voitaisiin hylätä myös tilanteessa, jossa henkilö olisi ehtinyt suorittaa kokeen loppuun, ennen kuin vilpillinen toiminta havaittaisiin. Lisäksi yrittäjäkokeen järjestämisen siirtyessä viranomaisen vastuulle, myös kokeessa tapahtuvan vilpin seuraamussääntely koskisi yrittäjäkokeessa tapahtunutta vilppiä. Tämä toteutettaisiin lisäämällä liikennepalvelulain 246 a

§:n 2 momenttiin taksinkuljettajan kokeen lisäksi, että määräaikainen kielto osallistua kokeeseen koskisi myös yrittäjäkokeessa todettua vilppiä.

4.1.2 Taksien tunnistaminen ja valvonta

Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi liikennepalvelulain 17 §:n 2 momenttiin myös taksiliikenneluvan haltijan velvollisuus huolehtia, että ammattimaisessa henkilökuljetusliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja että se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Näin pykälä olisi yhdenmukainen kaikille liikenneluvanhaltijoille. Sen lisäksi, että luvanhaltija velvoitettaisiin huolehtimaan siitä, että taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja hallinta on merkitty liikenneasioiden rekisteriin, ajoneuvo tulisi lisäksi rekisterissä kytkeä kyseisen luvanhaltijan liikennelupaan. Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin myös mahdollisuus poistaa ajoneuvo liikenneluvalta, mikäli pykälän edellytykset eivät enää täytyisi.

Jotta saadaan varmistettua, että taksiliikenneluvan haltijat ilmoittavat 17 §:n 2 momentin mukaisesti ammattimaisessa liikenteessä käytettävät moottorikäyttöiset ajoneuvot liikenneasioiden rekisteriin luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan, sekä kytkemään ne liikenneluvalle, ehdotetaan lisättäväksi kyseistä velvoitetta koskevan 262 a §:n rangaistussäännöksen soveltamisalaan tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoiden lisäksi myös taksiliikenneluvan haltija. Samalla ehdotetaan täsmennettäväksi 17 §:n 4 momentin sääntelyä vara-ajoneuvojen käytöstä.

Ehdotetaan laajennettavaksi julkisesti saatavilla olevaa tietoa taksiliikenteen harjoittajista. Ehdotus mahdollistaisi yksittäisten kansalaisten mahdollisuuden tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella ajantasainen tieto siitä, kenen luvanhaltijan taksista on kyse, ja ovatko luvat kunnossa. Lisäämällä myös rekisterin avoimuutta vahvistettaisiin kuluttajan mahdollisuutta varmistua siitä, että taksilla on luvat kunnossa ja ne ovat ajan tasalla.

Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi ajoneuvolain 99 §:ään uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin uuden erityisen rekisterikilven (taksikilpi) luovuttamisen edellytykset. Ehdotuksen mukaan taksikilven saisi luovuttaa vain sellaiselle ajoneuvolle, joka on rekisteröity sekä liitetty liikenneluvalle, siten kun liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentissa edellytetään. Lisäksi edellytettäisiin, että ajoneuvo ei olisi käyttö- tai ajokiellossa. Ajoneuvolain 101 §:ään lisättäisiin uudet 3 ja 4 momentit, joissa säädettäisiin taksikilpien pakollisesta käytöstä taksiliikenteessä ja ajoneuvon käyttökiellosta silloin, jos ajoneuvolla olisi taksikilpi, mutta sen käytön edellytykset eivät enää täytyisi, sekä poikkeuksista taksikilpien käytölle.

Ajoneuvolain seuraamussääntely tulisi sovellettavaksi muutosten myötä. Myös taksikilpien väärinkäyttö olisi jatkossa ajoneuvolain 194 §:n 1 momentin 4 kohdan mukainen ajoneuvorikkomus, josta olisi tuomittava sakkoon, kuten on tavallisten kilpien väärinkäytön osalta jo nykytilassa. Lisäksi säädettäisiin ajoneuvolakiin uusi 153 a §, jossa säädettäisiin, että ajoneuvon käyttökielto luvattomien taksikilpien takia estäisi ajoneuvon katsastuksen suorittamisen loppuun.

4.1.3 Hintojen ilmoittaminen ja seuraamukset

Parantaakseen taksimarkkinoiden kuluttajansuojaa, ehdotetaan lisättäväksi liikennepalvelulain 152 §:n 1 momenttiin maininta kuljettajan vastuusta hintatietojen antamisesta, 152 § 2 momenttiin maininta kuljettajan vastuusta taksamittarin käyttämisestä hinnan määräyksessä muuttuvahintaisissa kyydeissä, sekä erillinen sanktiosäännös 152 §:n 1, 2 ja 3 momentin vastaisesta toiminnasta.

4.1.4 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot

Ehdotetaan lisättäväksi ajoneuvolain 13 §:ään uusi 7 momentti, jossa säädettäisiin, että taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa tulisi jatkossa olla aina mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari. Taksamittari on ajoneuvoon kiinteästi asennettava varuste, minkä takia siitä säädettäisiin ajoneuvolaissa. Samalla ajoneuvolain liikennevirhemaksuja koskevaan 195 §:ään lisättäisiin uusi momentti, jossa luvanhaltijalle määrättäisiin liikennevirhemaksu, jos ajoneuvossa ei olisi taksamittaria.

Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi liikennepalvelulain 15 a §:ää siten, että jatkossa luvanhaltija vastaisi siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytettäisiin vain mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, ja että taksamittari keräisi jokaisesta taksimatkaista sähköisessä muodossa pykälässä mainitut tiedot. Lisäksi lisättäisiin sanktiosäännös 15 a §:ssä säädetyn velvoitteen noudattamatta jättämisestä.

4.1.5 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

Esityksen mukaisesti taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi lisättäisiin rikoksia. Lisättävät rikokset olisivat rikoslain 25 luvun 1, 2, 4, 4 a sekä 6–8 §:ssä tarkoitetut vapauteen kohdistuvat rikokset, 29 luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut veropetos ja törkeä veropetos, 36 luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut petos ja törkeä petos, 37 luvun 8–9 §:ssä tarkoitetut maksuvälinepetos ja törkeä maksuvälinepetos, 11 §:n maksuvälinepetoksen valmistelu sekä 12–13 §:ssä tarkoitetut maksuvälinerikos ja törkeä maksuvälinerikos sekä 41 luvun 1 §:ssä tarkoitettu ampuma-aserikos, 2 §:ssä tarkoitettu ampuma-aseen käsittely vakavan rikoksen tekemistä varten, 3 §:ssä tarkoitettu törkeä ampuma-aserikos, 5 §:ssä tarkoitettu vaarallisia esineitä koskevien säännösten rikkominen, 6 §:ssä tarkoitettu vaarallisen esineen hallussapito sekä 7 §:ssä tarkoitettu toisen vahingoittamiseen soveltuvan esineen tai asian hallussapito.

Liikennepalvelulain 4 lukua muutettaisiin siten, että taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen palautettaisiin taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi. Esityksen mukaan koulutuksen kesto olisi vähintään 21 tuntia ja sen tulisi sisältää opetusta matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista, kuljettajien oikeuksista ja velvollisuuksista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.

Taksinkuljettajan koulutusvaatimusten osalta olisi tarpeen säätää myös lain voimaan tullessa voimassa olevien luvanhaltijoiden osalta. Ehdotuksen mukaan liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi väliaikainen 26 b §, jonka mukaan taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi kuljettajan on suoritettava vähintään seitsemän tunnin kestoinen täydennyskoulutus. Taksinkuljettajan tulisi käydä täydennyskoulutus vain yhden kerran ajoluvan uusimiseksi. Ehdotetun täydennyskoulutuksen tarkoituksena on varmistaa, että kaikilla alalla olevilla taksinkuljettajilla on yhtenäiset perustaidot taksinkuljettajana toimimisesta. Ehdotetut väliaikaiset muutokset liikennepalvelulakiin on tarkoitettu olemaan voimassa 31.05.2034 asti.

Taksinkuljettajan koetta koskevaa sääntelyä ehdotetaan muutettavaksi siten, että se vastaisi ehdotettua taksinkuljettajan koulutuksen sisältöä. Voimassa olevaan lainsäädäntöön verrattuna kokeeseen lisättäisiin uudeksi osa-alueeksi kysymyksiä kuljettajien oikeuksista ja velvollisuuksista. Voimassa olevaa lainsäädäntöä tarkennettaisiin lisäksi siten, että taksinkuljettajan kokeen tulisi olla suoritettuna enintään vuoden sisällä taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämisestä. Taksinkuljettajan kokeeseen osallistumisen edellytyksenä olisi, että henkilö on suorittanut taksinkuljettajan koulutuksen. Liikenne- ja viestintävirasto varmistaisi taksinkuljettajan koulutuksen suorituksen liikenneasioiden rekisteristä, jonne

koulutuksen järjestänyt organisaatio olisi velvollinen ilmoittamaan tiedot koulutuksen suorittaneista henkilöistä yrittäjäkoulutuksen kanssa yhdenmukaisella tavalla.

Esitetyn taksinkuljettajan koulutusvaatimuksen takia kansallisesti olisi tarpeen myös säätää muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta taksinkuljettajan kelpoisuudesta sekä kelpoisuuden hyväksyvistä viranomaisista. Kelpoisuuden hyväksyvä viranomainen olisi esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto.

4.1.6 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä ja valvonta

Esityksessä ehdotetaan liikennepalvelulain 35 a §:ää muutettavaksi siten, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä vaadittaisiin taksinkuljettajan peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksen järjestämiseen. Koulutusorganisaatioiden hyväksynnän edellytyksiä tarkennettaisiin korvaamalla nykyiset vakavaraisuutta, asianmukaisia kykyjä ja taloudellisia voimavaroja koskevat vaatimukset sillä, että koulutusorganisaatiota ei olisi asetettu konkurssiin eikä sillä olisi tiettyjä laissa määritettyjä, yritystoimintaan liittyvien lakisääteisten velvollisuuksien laiminlyöntejä. Uutena edellytyksenä koulutusorganisaation hyväksynnälle olisi, että sen hyväksyntää ei olisi peruutettu viimeisen kuluneen vuoden aikana laissa säädetyistä syistä. Lisäksi lakiin tarkennettaisiin koulutusorganisaatiolle vastuu oppilaskirjanpidon osalta huolehtimaan myös opetustavan kirjaamisesta muuttamalla lain 36 b §:ää.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että Harmaan talouden selvitysyksikön tekemä velvoitteidenhoitoselvitys voitaisiin laatia tukemaan taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksymistä ja peruuttamista.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Yleistä vaikutuksista

Esitettyjen muutosehdotusten kokonaisuudella arvioidaan olevan merkittäviä vaikutuksia taksimarkkinoihin. Ehdotetut toimenpiteet aiheuttavat etenkin taksiyrityksille lisää hallinnollista taakkaa ja kustannuksia, mutta samanaikaisesti vaikuttavat positiivisesti taksialan luotettavuuteen ja lisäävät asiakasturvallisuutta.

Merkittävimmät yritysvaikutukset arvioidaan olevan taksamittari-, taksikilpi- sekä rekisteröintivaatimuksilla. Suhteessa taksialan liikevaihtoon noin 0,9–1,2 miljardia euroa vuodessa 2020-luvun alkuvuosina⁴⁹ koko alalle kohdistuvat kertaluonteiset ja jatkuvat vuosittaiset lisäkustannukset ovat molemmat karkeisiin kustannusarvioihin perustuen korkeintaan reilun prosentin suuruusluokkaa. Lisäkustannusten suhteellinen osuus suhteessa liikevaihtoon on suurempi pienemmillä taksiyrityksillä ja erityisesti sellaisilla, jotka eivät nykyisin toiminnassaan käytä taksamittaria. Vuonna 2023 arviolta noin joka neljännen taksiyrityksen liikevaihto oli alle 50 000 euroa vuodessa⁵⁰. Tarkempien taksiyrityskohtaisten kustannusvaikutusten arviointi ei ole mahdollista, koska käytössä ei ole tietoja yrityskohtaisista taksiajoneuvomääristä. Toimenpiteet saattavat jonkin verran heikentää palveluja tarjoavien yritysten toiminnan kannattavuutta ja markkinoille tulon houkuttelevuutta tai markkinoilla pysymistä, jos hallinnollinen taakka ja kustannukset koetaan liian raskaiksi. Erityisesti

⁴⁹ Taksiliikennemarkkinoiden tilannekuva. Julkaistu 28.6.2023, päivitetty 02.01.2025.

⁵⁰ VATT Datahuoneen materiaali

pienimpien taksiyritysten joukossa on monia tappiollista tulosta tekeviä yrityksiä⁵¹, joiden taloudellista tilannetta lisäkustannukset edelleen heikentävät. Myös koulutusvaatimus nostaa alalle tulon kynnystä etenkin osa-aikaisille ja sesonkiluontoisesti toimiville kuljettajille. Epävarmuuksia liittyy etenkin osa-aikaisten ja sesonkiluontoisesti toimivien kuljettajien ja yrittäjien käyttäytymisen ennakointiin. Taksiliikenneluvan ja ajoneuvon yhdistämisellä sekä taksikilpivaatimuksella voidaan tehostaa tienvarsivalvontaa ja vähentää pimeiden taksien määrää ja näin helpottaa poliisin toimintaa sekä vähentää harmaata taloutta, joilla on positiivisia vaikutuksia julkiseen talouteen ja viranomaisen toimintaan. Taksimarkkinoilla toimii kuitenkin myös paljon sellaisia yrityksiä, jotka täyttävät jo nykytilassa esimerkiksi taksimittarivaatimuksen, ja joille muutosehdotukset eivät aiheuta yhtä suuria taloudellisia tai sääntelytaakkavaikutuksia.

Koulutusta, lupavaatimusten tiukentamista ja hinnoittelua koskevilla toimenpiteillä arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia taksialan luotettavuuteen ja asiakasturvallisuuteen.

Monia esityksen arvioituja vaikutuksia taksimarkkinoihin, etenkin taksiyrittäjien tai kuljettajien määrään ja taksipalvelujen saatavuuteen ja hintatasoon, on haasteellista ennakoida. Vaikutusarviointi on näistä syistä lähinnä laadullista. Ehdotusten yhteisvaikutukset voivat myös aiheuttaa taksiyritysten tai kuljettajien määrän vähentymistä, jolloin vaikutukset voivat ulottua myös taksimarkkinoiden kilpailutilanteeseen. Koska taksipalvelut ovat markkinaehtoista toimintaa ja hinnoittelu on vapaata, ehdotuksen vaikutuksia taksipalveluiden kilpailuun, hintatasoon tai saatavuuteen on erittäin hankala arvioida ennakolta. Kuitenkin voidaan arvioida, että koska erityisesti nykyisin ilman taksimittaria alustatoimijoiden kautta ajavien yritysten kulut kasvavat, voi kustannusten nousu näkyä mahdollisesti näiden tarjoamien palveluiden markkinassa erityisesti kaupunkiseuduilla. Määrällisiä vaikutuksia taksimarkkinoihin kuljettajien määrän kehitykseen, taksipalveluiden tarjontaan ja hintatasoon on mahdollista havainnoida ehdotusten voimaantulon jälkeen taksimarkkinan seurannan kautta.⁵²

Vaikutusarvioinnissa on käytetty taustatietoina myös VATT:n Datahuoneen koostamaa materiaalia taksiyrityksistä ja kuljettajista.⁵³ Taksialaan ja taksiyrityksiin kohdistuvan sääntelytaakan kustannusten suuruusluokkaa on arvioitu sääntelytaakkalaskurilla. Arvioidut sääntelytaakkakustannukset on kuvattu laajemmin erillisellä muistiolla.⁵⁴

Muutosten vaikutusten seuranta sekä taksimarkkinoiden kehitystä tullaan seuraamaan Liikenne- ja viestintäviraston liikennejärjestelmäanalyysissä. Seuranta tuottaa mm. tietoa lain voimaantulon jälkeen toteutuneista vaikutuksista ja sääntelyn tai sen toimeenpanon mahdollisista muutostarpeista.

⁵¹ VATT Datahuoneen materiaali

⁵² Liikenne- ja viestintävirasto seuraa taksiliikennemarkkinoiden kehitystä osana liikennejärjestelmäanalyysiä.

⁵³ VATT:n Datahuoneen materiaali

⁵⁴ Sääntelytaakka-arviointi löytyy hankeikkunasta

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM038:00/2024>

4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

4.2.2.1 Vaikutukset taksiyritysten toimintaan ja alalle tuloon

Johdanto

Esityksessä ehdotetaan useita yksittäisiä toimenpiteitä, joilla arvioidaan yhdessä olevan yritysvaikutuksia taksitoimijoille. Yritysvaikutuksia aiheutuu erityisesti ehdotettujen toimenpiteiden kustannusvaikutuksista, jotka heijastuvat edelleen taksiyritysten kannattavuuteen. Vaikutuksia arvioidaan olevan myös alalle tuloon ja yritysten väliseen kilpailuun.

Tunnistettut taksiyrityksille ja taksialalle hallinnollista taakkaa ja kustannuksia aiheuttavat muutokset, ja niiden arvonlisäverottomat kustannusvaikutusten karkeat suuruusluokat on koottu alla olevaan taulukkoon.

Muutosehdotus	Kertaluonteinen kustannusvaikutus, suuruusluokka	Jatkuva kustannusvaikutus vuosittain, suuruusluokka
Taksiajoneuvon rekisteröinti taksiliikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan, yhdistäminen liikennelupaan ja liikennelupakytkennän poisto taksiajoneuvon käytön loppuessa	noin 0,04–0,1 miljoonaa euroa (nykyiset ajoneuvot)	noin 0,01–0,1 miljoonaa euroa (ajoneuvovaihdokset)
Taksikilpien asentaminen, kun ajoneuvo otetaan taksikäyttöön ja poisto, kun ajoneuvo poistetaan taksikäytöstä	noin 0,6–1,4 miljoonaa euroa (nykyiset ajoneuvot)	noin 0,2–1,1 miljoonaa euroa (ajoneuvovaihdokset)
Pakollinen taksamittari toimijoille, jotka eivät muuten hankkisi taksamittaria	noin 0,8–1,9 miljoonaa euroa (asentaminen, nykyiset ajoneuvot)	noin 2,4–4,8 miljoonaa euroa (laitevuokraus) noin 0,2–0,9 miljoonaa euroa (asentaminen, ajoneuvovaihdokset) noin 0–0,4 miljoonaa euroa (kiinteän hinnan syöttäminen taksamittariin)
Pakollinen kuljettajakoulutus	noin 2,2–5,0 miljoonaa euroa (täydennyskoulutus, nykyiset kuljettajat) noin 0–4,7 miljoonaa euroa	noin 0,7–1,6 miljoonaa euroa (koulutus, uudet kuljettajat)

	(täydennyskoulutuksen työaikakustannus)	
Yhteensä	noin 3,6–13,1 miljoonaa euroa	noin 3,5–8,9 miljoonaa euroa

Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytysten tiukentamisella on vaikutusta niin uusien yrittäjien alalle tuloon kuin nykyisille luvanhaltijoillekin. Lisäämällä hyvämaineisuuden arviointiin huomioitavaksi useampia rikoksia huomioitaisiin tuomiot näistä rikoksista jatkossa myös hyvämaineisuuden arvioinnissa sekä lupaa myönnettäessä että koko lupakauden voimassaolon ajan. On kuitenkin mahdotonta arvioida, kuinka moneen luvanhaltijaan nämä vaikuttaisivat. Lisäksi on syytä huomioda, että hyvämaineisuusarvioinnissa huomioitavat rikokset eivät automaattisesti aseta estettä luvan saamiselle tai luvan voimassaoloon, vaan hyvämaineisuuden arvioinnissa suoritetaan lisäksi ilmeisen sopimattomuuden arviointi.

Vastuu yrittäjäkokeen järjestämisestä Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi vaikuttaisi niihin koulutusorganisaatioihin, jotka nyt järjestävät kokeita, kun jatkossa ne eivät enää voisi järjestää kokeita. Kokeiden järjestämisestä saadun tulon menettämisen lisäksi kokeen järjestämisen siirtäminen muualle voisi mahdollisesti pienentää kannustinta myös koulutuksen järjestämiseen, jolloin koulutuksen tarjonta saattaisi pienentyä. Toisaalta samanaikaisesti lisättävä taksinkuljettajan koulutus lisäisi koulutusorganisaatioiden mahdollisuuksia tarjota koulutusta. Yrittäjäkokeen järjestämisen poisjäännillä ei näin ollen arvioida olevan vähäistä suurempaa vaikutusta koulutusorganisaatioille. Liikenne- ja viestintäviraston kokeiden järjestämisestä vastaavalle sopimustuottajalle (tällä hetkellä Ajovarma) kokeen järjestämisvastuu voisi parantaa liiketoimintaa ja tuoda uusia tuloja. Liikenne- ja viestintävirasto luultavasti hankkisi yrittäjäkokeen järjestämisen sopimuksella palveluntuottajalta.

Vilpin seurauksena määrätty kiello osallistua yrittäjäkokeeseen estäisi taksiliikennetoiminnan harjoittamisen kiellon aikana. Ennen taksiliikenneluvan saamista ei kuitenkaan ole vielä ehtinyt muodostua liiketoimintaa, joten karenssi käytännössä vain siirtäisi yritystoiminnan aloittamista. Ehdotettu seuraamus pidentäisi myös yritystoiminnan aloittamista vain vilpillisesti toimineilta henkilöiltä, eli estäisi epärehellisten toimijoiden mahdollisuutta aloittaa yritystoimintaa. Ehdotus huomioda myös jälkikäteen vilppi mahdollistaisi laajemman puuttumisen vilpilliseen toimintaan.

Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu

Ehdotetut muutokset ajoneuvoa koskevista rekisterimerkinnöistä lisäisivät taksiyritysten hallinnollista taakkaa ja kustannuksia yksittäisistä muutosrekisteröinneistä. Toimenpide vaikuttaisi kaikkiin taksiyrityksiin. Velvoite ei vaikuttaisi siten, että taksiyritysten tulisi ostaa ajoneuvo taksikäyttöön, sillä myös jatkossa olisi mahdollista, että auton omistaisi joku muu, kunhan taksiliikenneluvan haltija olisi vähintäänkin ajoneuvon haltijana, ja ajoneuvo olisi liitetty liikenneluvulle. Omistaja- ja haltijatietojen muutos Liikenne- ja viestintäviraston Oma asiointissa maksaa tällä hetkellä 3 euroa per ajoneuvo (alv 0 %). Liittäminen liikennelupa-asiointiin on Oma asiointissa maksutonta. Lisäksi taksiyrityksillä kuluisi työaikaa rekisterimerkintöjen tekoon ja tarkistamiseen. Rekisterimerkintöjä koskevien uusien velvoitteiden arvioitu

taksiyrittäjien kohdistuva hallinnollisen kustannuksen suuruusluokka olisi kertaluonteisesti kaikkia taksiajoneuvoja koskien noin 0,04–0,1 miljoonaa euroa, sekä jatkossa taksiajoneuvovaihdosten yhteydessä vuosittain noin 0,01–0,1 miljoonaa euroa vuodessa.⁵⁵ Arvioidut kustannusvaihteluvälit ovat suuria johtuen epävarmuuksista työajan arvottamisen⁵⁶ sekä taksiajoneuvojen määrän kehityksen ja vaihtuvuuden suhteen.

Erillinen taksikilpi nostaisi alalle tulon kynnystä, sillä se lisäisi toiminnan aloittamisen kustannuksia, hidastaisi toiminnan aloittamista ja voisi vähentää taksina käytettävän ajoneuvon käyttämistä muussa toiminnassa. Taksikilpien hankinta edellyttäisi vähintään kahta käyntiä rekisteröivällä katsastustoimipisteellä. Kilvet tulisi tilata katsastustoimipisteellä ja sen jälkeen noutaa katsastustoimipisteeltä. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan kilpien valmistus- ja toimitusaika kestää vähintään yhden viikon.

Taksina käytettävässä ajoneuvossa voisi olla kuitenkin vain yhden rekisterikilvet, joten ajoneuvo olisi tunnistettavissa taksiksi myös silloin, kun sitä käytetään muussa yksityisajossa. Liikenneluvan haltijan tulisi myös hankkia erilliset taksikilvet jokaiseen taksina käytettävään ajoneuvoon, joten useamman ajoneuvon yrittäjille kustannus ja hallinnollinen taakka kertaantuisi. Tämä voi nostaa alalle tulon kynnystä tai vähentää ajoneuvojen määrää.

Erillinen taksikilpi lisäisi julkisia kustannuksia, mutta kustannukset voitaisiin kohdistaa rekisterikilpien asiakashintoihin. Kustannukset kohdistuisivat taksialalle ainakin osittain, mutta osa uuden kilpityypin aiheuttamista kustannuksista kohdistuisi mahdollisesti myös kaikkien rekisterikilpien hintoihin. Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetussa asetuksessa (1168/2023, jäljempänä *maksuasetus*) hinnoitellaan ajoneuvojen rekisteröintiin liittyvät suoritteet eli määritetään rekisterikilvistä perittävät asiakashinnat. Hinnan tulisi noudattaa maksuperustelain (150/1992) 6 §:n mukaista omakustannusarvoa. Liikenne- ja viestintäviraston suorittamassa kilpien kilpailutuksessa on aikaisemmin kilpailutettu yksikkökustannus kilpeä kohden erottelematta eri kilpityyppejä. Tällä kilpailutusmallilla jokainen kilpien erityinen ominaisuus (väri, koko jne.) lisää yhden kilven hankintakustannusta Liikenne- ja viestintävirastolle eli yksittäisten ominaisuuksien kustannuksia ei ole eroteltu. Taksikilvet vaatisivat kokonaan uuden pohjaväriyksen ja todennäköisesti muutos lisäisi yhden kilven hankintakustannusta seuraavassa kilpailutuksessa. Oletettavasti kustannusten nousu siis kohdistuisi kaikkiin kilpityyppeihin ja lopulta kaikkien muidenkin rekisterikilpien asiakashintoihin kuin vain taksikilpien. Euromääräistä muutosta rekisterikilpien hintaan on vaikea arvioida ennen kuin rekisterikilpien kilpailutus on suoritettu niin, että myös taksikilpien vaatimukset on huomioitu.

Ajoneuvon omistajan tai haltijan tulisi tehdä kilpien tilaus rekisteröivällä katsastustoimipaikalla, jolloin myös on maksettava voimassa olevan asetuksen mukainen hinta uusista kilvistä. Asiakashinnat sisältävät myös palvelukorvauksen rekisteröinnin vastaanottajalle (katsastusyrittäjälle tässä tapauksessa) sekä Liikenne- ja viestintäviraston kustannukset. Taksikilpivaatimus toisi uusia kustannuksia taksialalle, Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan yksittäisten rekisterikilpien hinnan ei pitäisi nousta

⁵⁵ Säätelytaakka-arviointi

⁵⁶ Hallinnollisen kustannuksen arviot riippuvat oletuksesta kuluttaako toimenpiteet työaikaa vai ei. Jos toimenpiteiden oletetaan aiheuttavan työaikakustannuksia, arvioinneissa on oletettu, että taksiyrittäjien palkkaa saavien taksinkuljettajien tulotaso kuvaa myös taksiyrittäjän työajan arvoa. Taksiyrittäjien palkkatuloja saaneiden keskimääräiset bruttotulot olivat Datahuoneen tietojen mukaan vuonna 2023 keskimäärin noin 2100 euroa per kuukausi.

merkittävästi nykyhinnoista, jääden muutaman kymmenen euron hintaiseksi. Taksirytysten hallinnollinen taakka kasvaisi kilpien tilaamisesta, hakemisesta ja asentamisesta. Taksikilpien poistamisesta aiheutuu vastaavia hallinnollisia kustannuksia, kun ajoneuvoon on palautettava normaalit rekisterikilvet.

Nykyisin käytössä olevien taksiajoneuvojen rekisterikilvistä taksirytyksille aiheutuva kertaluonteinen hallinnollinen kustannus on suurusluokaltaan noin 0,6–1,4 miljoonaa euroa. Jatkossa ajoneuvovaihdosten yhteydessä taksiajoneuvojen käytöstä poistoon ja käyttöönottoon liittyvä hallinnollinen kustannus on suurusluokaltaan noin 0,2–1,1 miljoonaa euroa vuodessa. Arvioidut kustannusvaihteluvälit ovat suuria johtuen epävarmuuksista työajan sekä matkakustannusten arvottamisen ja taksiajoneuvojen määrän kehityksen ja vaihtuvuuden suhteen.⁵⁷ Varsinainen taksikilpien ja normaaliin rekisterikilpien palauttamisen suora kustannus jää arvioiden mukaan suhteellisen maltilliseksi, mutta hallinnollista kustannusta kasvattaa asiointitarve rekisteröivillä katsastustoimipisteillä. Vaikka taksikilvet vaihdettaisiin ajoneuvoon vain kerran, tulisi tämä tehdä aina, kun yritys hankkisi uuden ajoneuvon. Joten mikäli taksina käytettävää ajoneuvoa vaihdettaisiin muutaman vuoden välein, tulisi kilpien tilaus ja vaihto tehtäväksi aina uudelle ajoneuvolle.

Sopimusrekisteröijille uudet kilvet toisivat lisätehtävän, mikä voisi edellyttää ennen kilpien myöntämisen aloittamista rekisteröijille kuluja henkilöstön kouluttamisesta, mutta myös uutta liiketoimintaa. Katsastusyrityksille tulisi myös katsastamiseen liittyvä uusi tehtävä, kun jatkossa niiden tulisi tarkastaa jokaisesta taksina käytettävästä ajoneuvosta, että ne eivät olisi käyttökiellossa. Tarkastus olisi pääosin samanlainen menettely kuin on muissakin käyttökieltojen kohdalla katsastuksessa. Käyttökiellon pystyisi toteamaan Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmistä katsastamisen aikana. Katsastustoimijoille voisi tulla tarve kehittää tietojärjestelmiään taksikilpien ja siihen liittyvän käyttökiellon tarkistuksen takia. Kustannusten arvioidaan olevan kuitenkin maltilliset. Katsastuksen asiakashinta määräytyy kilpailulla markkinoilla, eikä ole oletettavaa, että taksikilven edellytysten tarkastaminen nostaisi katsastuksien hintaa vähäistä enempää.

Ehdotetulla uudella liikennevirhemaksulla lain tai määräyksen vastaisesta hinnastosta tai hintatietojen esittämisestä ei pitäisi olla yrityksille taloudellisia vaikutuksia. Jo nykyisellään yritysten on tullut huolehtia, että niiden hinnastot ovat lain ja määräysten mukaisia, joten taloudelliset vaikutukset kohdistuisivat vain niihin toimijoihin, jotka eivät noudata sääntöjä.

Taksamittari

Harmaan talouden torjunnan helpottamiseen tähtäävällä taksamittarivaatimuksella olisi vaikutuksia yritysten kustannuksiin. Tämä vaikuttaisi alalla jo oleviin yrittäjiin sekä nostaisi alalle tulon kynnystä. Velvoite käyttää kaikissa taksiliikenteeseen käytettävissä ajoneuvoissa mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria aiheuttaisi kustannuksia sellaisille yrityksille, joilla ei tällä hetkellä ole vaatimusten mukaista taksamittaria ajoneuvoissaan. Tällaisten toimijoiden tarkka määrä ei ole tiedossa, mutta Liikenne- ja viestintäviraston varovaisen arvion mukaan taksamittari löytyisi yhä n. 70–85 % takseista. Koska laissa on tälläkin hetkellä velvollisuus käyttää taksamittaria lain 152 §:n 2 momentin mukaisissa muuttuvahintaisissa kyydeissä, voidaan arvioida, että taksamittareita on yhä laajasti käytössä.

⁵⁷ Sääntelytaakka-arviointi

Pienemmillä yrityksillä toiminnan kiinteät kulut muodostavat myös suhteellisesti suuremman osan kustannuksista. Osalle toimijoista taksamittarista aiheutuisi lisäkustannus, joka kasvattaisi toiminnan kiinteitä kustannuksia. Luultavasti osa yrityksistä laittaisi taksamittarin hinnan kuluttajilta perittävään hinnastoon, mikä nostaisi taksipalvelujen hintoja.

Taksamittariveloitteesta aiheutuvat kustannukset riippuvat toisaalta siitä, kuinka yritys hinnoittelee taksipalvelunsa ja toisaalta siitä, millaisen laitteen tai järjestelmän yritys päätyy hankkimaan. Alalla tyypillisesti käytössä olevien, mittauslaitelain vaatimukset täyttävien taksamittareiden hankinta- ja asennushinta lisälaitteineen on yhteensä noin 2 000 euroa. Laitteiden leasinghinnat ovat valmistajasta riippuen alkaen noin 80–100 euroa kuukaudessa. Taksamittarin asennuttaminen ajoneuvoon maksaa mittarista riippuen 300–500 euroa ja vie aikaa tyypillisesti noin kaksi tuntia. Asennusaika voi olla myös suurempi ajoneuvosta ja mittarista riippuen. Useat välitysyhtiöt kuitenkin voivat edellyttää, että niiden välittämässä kyydeissä käytetään juuri tietynlaista laitteistoa. Kyydinvälitysalustatoimijat eivät ole edellyttäneet taksamittarin käyttöä. Mikäli yritys ajaa ainoastaan alustan kautta välitettäviä kyytejä, ei ajoneuvossa luultavasti ole taksamittaria, sillä sitä ei tämän hetken lainsäädännön mukaan silloin edellytetä.

Esitetty vaatimus käyttää mittauslaitelain mukaista taksamittaria vaikuttaisi siis todennäköisesti eniten sellaisiin yrityksiin, jotka vastaanottavat ajoja ensisijaisesti alustatoimijoiden sovellusten kautta, sillä mainituissa ajoissa hinta on sovittu ennakoon, eikä niiden ole siten tarvinnut hankkia mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Sama koskee yritys- ja edustusajoja, joissa tilaus ja hinta on sovittu ennalta, kuten myös julkisesti tuettuja kuljetuksia suorittavia yrityksiä, mikäli näissä kuljetuksissa ei edellytetä taksamittarin käyttämistä vaan palvelun hinta ja raportointi tapahtuu muilla ratkaisulla. Lausuntopalautteen perusteella esimerkiksi hyvinvointialueet eivät välttämättä edellytä taksamittaria, vaan nämä kuljetukset ohjataan digitaalisesti alustapalvelun kautta asiakkaille ja asiakkaiden omavastuut laskutetaan erillisellä laskulla. Samalla tilitykset ja niiden oikeellisuuden valvonta tapahtuu alustapalvelun kautta. Yrityksille, jotka eivät ota lainkaan ennalta tilaamattomia kyytejä, taksamittarin hankinnasta ei ole suoraa hyötyä yritystoimintaan tai palvelun laatuun. Taksamittarin aiheuttama kerta- tai kuukausikustannukset saattavat nousta korkeiksi, jos yrityksellä on useampia autoja käytössään.

Pakollisesta taksamittarista aiheutuu niille yrityksille lisäkustannuksia, jotka eivät muutoin, ilman ehdotettua lakimuutosta hankkisi taksamittaria. Lisäkustannuksia aiheutuu taksamittarin hankinta- tai vuokrauskustannusten lisäksi myös taksamittarin asentamiseen liittyvistä asennuttamis-, matka- ja työaikakustannuksista. Jos oletetaan, että noin 15–30 % taksiajoneuvoista ei ole nykyisin taksamittaria, aiheutuu näille toimijoille vuokrauksesta suuruusluokaltaan noin 2,4–4,8 miljoonan euron vuotuinen lisäkustannus. Taksamittarien asentamisesta nykyiseen taksamittarittomaan ajoneuvokantaan aiheutuu kertaluonteisesti suuruusluokaltaan noin 0,8–1,9 miljoonan euron lisäkustannus. Lisäksi jatkossa ajoneuvonvaihdosten yhteydessä taksamittarien asentamisesta aiheutuu näille yrityksille yhteensä suuruusluokaltaan noin 0,2–0,9 miljoonaa euron vuotuinen lisäkustannus. Arvioidut kustannusvaihteluvälit ovat suuria johtuen epävarmuuksista taksamittarittomien ajoneuvojen määrän, työajan sekä matkakustannusten arvottamisen ja taksiajoneuvojen vaihtuvuuden suhteen. Arvioissa ei ole huomioitu mahdollisia liikevaihtomenetyksiä ajalta, jolloin taksiajoneuvo on poissa ajosta taksamittarin asentamisen takia.⁵⁸

⁵⁸ Sääntelytaakka-arviointi

Taksamittarivaatimus voi myös vähentää taksiyritysten mahdollisuuksia ajaa useamman välitysyhtiön tai alustatoimijan kyytejä, jos kyytejä välittävät tahot edellyttävät tietyn taksamittarin käyttöä välittämässään kyydeissä, ja jos eri toimijat edellyttävät erilaisten laitteiden käyttöä. Taksiiyritysten heikommät mahdollisuudet ajaa useamman välitysyhtiön tai alustatoimijoiden kyytejä vähentää kilpailua taksien välitystoiminnassa. Kilpailu- ja kuluttajaviraston näkemyksen mukaan taksiyritysten heikommät mahdollisuudet ajaa useamman välitysyhtiön tai alustatoimijoiden kyytejä vähentää kilpailua taksien välitystoiminnassa, mikä voi puolestaan johtaa kuluttajien ja yhteiskunnan näkökulmasta korkeampiin hintoihin ja huonompaan palvelun laatuun.

Taksamittarivaatimus edellyttäisi myös kiinteähintaisissa kyydeissä taksinkuljettajalta jokaisen yksittäisen tilauksen tietojen merkitsemistä taksamittariin ennen kyydin alkamista. Tämä veisi kuljettajalta tietyn ajan, joka pitäisi allokoida kuljettajien työpäivään ja tilausten hyväksymiseen. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan tottunut käyttäjä syöttää manuaalisesti kiinteän hinnan mittariin alle 10 sekunnissa. Kiinteän hinnan syöttämisestä aiheutuu lisäkustannus työajan kautta, jos taksiajoneuvolla on jatkuvasti kyytejä, jolloin kyytien tarjoamiseen vaadittava työaika kasvaa. Jos taas taksien työaikaan sisältyy paljon kyytien odotusaikaa kyytien välillä, ei kiinteän hinnan syöttäminen varsinaisesti vaadi lisää työaikaa, vaan taksi ehtii tarjota saman määrän kyytejä samassa työajassa. Taksimarkkinaseurannasta kerättyjen tietojen pohjalta Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan vuonna 2024 tehtiin yli 7 miljoonaa matkaa ajoneuvoilla, joissa ei ole käytössä taksamittaria. Karkean arvion mukaan kiinteän hinnan syöttämisestä taksamittariin aiheutuu suuruusluokaltaan noin 0–0,4 miljoonan euron lisäkustannus vuodessa, riippuen oletuksesta lisäksi kiinteän hinnan syöttäminen taksikyytien tuottamiseen kulutettua kokonaistyöaikaa vai ei.⁵⁹

Muunlaisten laitteiden ja järjestelmien hintatasoa ei ole pystytty arvioimaan, mutta arvio on, että näiden kuukausi- tai kertakustannus on taksamittaria huomattavasti edullisempi. Sitoutuminen kiinteään taksamittariin voi vaikuttaa negatiivisesti muunlaisia teknologisia ratkaisuja kehittelevien yritysten innovaatioihin ja intoon kehittää uudenlaisia toimintamalleja taksimatkan tiedonkeruuseen.

Taksamittari on ollut pakollinen varuste taksiajoneuvoissa ennen liikennepalvelulain voimaantuloa, joten täysin uudesta velvoitteesta tai kustannuksesta alalle ei ole kyse. Taksimarkkinat ovat muuttuneet viime vuosien aikana paljon, ja yhä enenevässä määrin taksikyydit tilataan ennakolta kiinteään hintaan, eikä taksamittarin hankinta ole ollut tarpeellista, joten etenkin liikennepalvelulain voimaan tulon jälkeen alalle tulleilla yrittäjillä ei ole ollut välttämättä tarpeen hankkia taksamittaria ajoneuvoihinsa.

Koulutusorganisaatiot

Ehdotetuilla tarkennuksilla taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksynnän vaatimuksiin ei arvioida olevan vähäistä suurempia vaikutuksia taksiliikenteen koulutusta tarjoaviin yrityksiin. Esityksellä siitä, että koulutusorganisaation hyväksyntää ei olisi peruutettu liikennepalvelulain 242 §:n 2 momentin 2 kohdan tai 4 kohdan tai siihen verrattavissa olevan toiminnan perusteella viimeisen kuluneen vuoden aikana ei myöskään arvioida olevan vähäistä suurempaa vaikutusta koulutusorganisaatioiden määriin tai hyväksyntään tulevaisuudessa. Liikenne- ja viestintävirasto ei ole voimassa olevan lain nojalla peruuttanut taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta tai yrittäjäkoulutusta järjestävän organisaation

⁵⁹ Säätelytaakka-arviointi

hyväksyntöjä. Nykyistä tarkkarajaisemmat kriteerit voivat vähentää hiukan yritysten kokemaa hallinnollista taakkaa ja toisaalta tehostaa koulutusorganisaatioiden ennakollista valvontaa nykyisestä, millä voi välillisesti olla koulutusosalalla toimivien yritysten toimintaympäristöön tasapuolistava vaikutus.

Ehdotettu mahdollisuus Harmaan talouden selvitysyksikön velvoitteidenhoitoselvitysten tekemisestä voisi pienentää hiukan taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden kokemaa hallinnollista taakkaa vähentämällä niiden hyväksyntähakemukseen yhteydessä toimitettavien tietojen määrää.

Taksinkuljettajan koulutus

Ehdotetuilla taksinkuljettajan koulutuksella ja täydennyskoulutuksella olisi taloudellisia vaikutuksia taksialalle koulutusten hankinta- tai järjestämiskustannusten ja työaikakustannusten kautta. Kustannukset kohdistuvat joko taksinkuljettajille tai taksiyrityksille. Lisäksi taloudellisia vaikutuksia aiheutuisi myös koulutusorganisaatioille.

Ehdotetulla taksinkuljettajan koulutuksella olisi suoria taloudellisia vaikutuksia toimialalle pyrkiviin kuljettajiin, sillä se olisi jatkossa ajoluvan saamisen välttämätön edellytys. Taksinkuljettajien koulutusmarkkinoiden kysyntä ja tarjonta tulevat määrittelemään koulutuksen tarjonnan ja hintatason, joten esityksen taloudellisten arvioiden tekemiseen liittyy runsaasti epävarmuuksia. Suppean otoksen mukaan nykyisin tarjolla olevan taksiyrittäjäkoulutuksen ja erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tuntihinta on noin 12–27 euroa sisältäen arvonlisäveron. Hinta vaihtelee todennäköisesti myös koulutusmuodon mukaan eli siihen vaikuttaa esimerkiksi se, järjestetäänkö koulutus läsnä- vai etäopetuksena. Nyt esitetyn mukaan taksinkuljettajan kuljettajakoulutuksen kesto olisi 21 tuntia. Edellä mainituilla oletuksilla alalle pyrkivän kuljettajan taksinkuljettajan koulutuksesta koituva arvonlisäverollinen kustannus olisi noin 300–600 euroa. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan vuosien 2021–2024 aikana uusia taksinkuljettajien ajolupia on myönnetty vuosittain noin 3500 kappaletta. Ehdotettujen muutosten oletetaan vähentävän hiukan alalle pyrkijöiden määrää. Jos uusien myönnettyjen ajolupien määrä säilyisi samalla tasolla myös tulevina vuosina, kuljettajakoulutuksesta aiheutuisi vuosittain noin 0,9–2,0 miljoonan euron kustannus sisältäen arvonlisäveron tai noin 0,7–1,6 miljoonaa euroa ilman arvonlisäveroa. Osa taksiyrityksistä saattaa maksaa taksinkuljettajan koulutuksen yrityksen palkkaamille uusille kuljettajille, kun taas osa kustannuksista jäänee alalle tulevien kuljettajien itse maksettavaksi.

Liikenne- ja viestintäviraston julkaiseman taksiliikennemarkkinoiden tilannekuvan (2023)⁶⁰ mukaan taksinkuljettajien ajolupia oli vuoden 2023 lopulla voimassa noin 40 000. Lupamäärään sisältyy myös henkilöt, joiden ei aktiivisesti oleteta harjoittavan taksinkuljettajan ammattia. Liikennepalvelulain 26 §:n 1 momentin mukaan taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta. Taksinkuljettajan täytettyä 68 vuotta ajoluvan voimassaoloaika on lyhempi, kaksi vuotta. Siten osa nykyisistä luvan haltijoista tulee todennäköisesti uusimaan ajolupansa ennen tämän esityksen voimaantuloa. Osa nykyisistä ajoluvallisista kuljettajista ei taas uusi ajolupia esimerkiksi eläköitymisen tai muun alalta poistumisen takia. Vuosina 2021–2024 myönnettiin yhteensä vajaa 27 000 taksinkuljettajan ajolupaa. Määrät sisältävät sekä uudet että uudistetut ajoluvat. Jos kuluvan vuoden 2025 ajolupien myöntämismäärä vastaisi viimeisen neljän vuoden keskiarvoa, taksinkuljettajan ajolupia myönnettäisiin vuonna 2025 yhteensä vajaa 7000

⁶⁰ Traficom (2023a) [Taksiliikennemarkkinoiden tilannekuva](#). Julkaistu 28.6.2023, päivitetty 20.5.2025

kappaletta. On mahdollista, että ajolupahakemuksien määrä kasvaa ennen tämän esityksen voimaan tuloa.

Ehdotetun täydennyskoulutuksen pituus alalla oleville kuljettajille olisi 7 tuntia. Jos koulutuksen tuntihintaoletuksena käytetään samaa hintahaarukkaa (arvonlisäverollinen hinta 12–27 euroa) kuin taksinkuljettajan koulutuksen arvioinnissa, täydennyskoulutuksen arvonlisäverollisen kustannuksen arvioidaan olevan yhden taksinkuljettajan osalta noin 80–190 euroa. Jos oletetaan, että vuosina 2021–2025 on vuoden 2025 loppuun mennessä myönnetty yhteensä reilu 33000 ajolupaa, ja että vastaava määrä taksinkuljettajia uusisi ajoluvan ja kävisi ajoluvan uusimiseksi edellytettävän taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen uudistuksen tultua voimaan vuoden 2026 aikana, aiheutuisi tästä koulutuskustannuksia yhteensä noin 2,8–6,3 miljoonaa euroa sisältäen arvonlisäveron tai noin 2,2–5,0 miljoonaa euroa ilman arvonlisäveroa. Taksinkuljettajan ajoluvat ovat voimassa enintään viisi vuotta, joten kustannukset kohdentuisivat pääosin vuosille 2026–2031.

Vuosi	Myönnettyjen taksinkuljettajien ajolupien määrät
2021	4307
2022	5225
2023	7639
2024	9595
Yhteensä	26 766

On mahdollista, että tälläkin hetkellä koulutuksia tarjoavat organisaatiot, kuten välitysyhtiöt ja isoimmat taksiyritykset, hankkisivat Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnän koulutuksen järjestämiseen ja integroisivat koulutusvaatimusten mukaisen opetussisällön osaksi omia koulutusohjelmiaan. Tällöin lakimuutoksella ei olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia niihin alalla oleviin kuljettajiin, jotka saisivat muutenkin yritysten edellyttämää maksullista koulutusta. Näissä tapauksissa koulutusten lisäkustannukset kohdistuisivat taksiyrityksiin. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan usein esimerkiksi kuljettajan työnantaja maksaa erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamisesta aiheutuvat kustannukset, jos kuljettajan työtehtävät edellyttävät tämän koulutuksen suorittamista.

Ehdotuksella ei säädellä koulutuksen suorittamismuotoa vaan se mahdollistaisi koulutuksen suorittamisen etänä. Kuljettajakoulutusten markkinat tulevat määrittelemään, missä koulutusta tullaan järjestämään, mutta tällä hetkellä esimerkiksi taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen järjestämisessä on siirrytty enimmäkseen etäkoulutukseen, ja näin arvioidaan käyvän myös taksinkuljettajien koulutuksen ja täydennyskoulutuksen osalta. Siten ehdotetuilla koulutusmuodoilla ei oleteta olevan merkittäviä vaikutuksia maantieteellisesti eri puolilla Suomea toimivien tai alalle pyrkivien taksinkuljettajien osalta. On kuitenkin todennäköistä, että koulutuksen tarjonta ja esimerkiksi mahdollisuus osallistua läsnäkoulutukseen on parempi suuremmissa kaupungeissa.

Koulutuksen hankintahinnan lisäksi koulutuksen käymisellä on aikakustannus, jonka arvioiminen riippuu siitä, oletetaanko kouluttautumisen tapahtuvan kuljettajien vapaa-ajalla vai työajalla. Olemassa olevien kuljettajien pakolliseen täydennyskoulutukseen kuluvan ajan laskennallisen kustannuksen suuruusluokka olisi noin 0–4,7 miljoonaa euroa, riippuen oletetaanko koulutuksen tapahtuvan vapaa-ajalla vai työajalla. Uudet kuljettajat eivät vielä toimi taksialalla, joten heillä koulutuksen aikakustannus ei kohdistu suoraan taksialaan ja

taksiyrityksiin. Uusien kuljettajien koulutus voi tapahtua vapaa-ajalla tai koulutuksen käynti voi edellyttää esimerkiksi vapaiden pitoa olemassa olevasta ansiotyöstä tai yrittämisestä.⁶¹

Esitetyllä kuljettajakoulutuksella olisi myös taloudellisia vaikutuksia markkinoilla tällä hetkellä toimiviin vapaaehtoista erityisryhmien kuljettajakoulutusta tai pakollista yrittäjäkoulutusta tarjoaviin koulutusorganisaatioihin. Ehdotetut uudet koulutusmuodot toisivat näille toimijoille mahdollisuuden laajentaa liiketoimintaansa. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan tällä hetkellä erityisryhmien kuljettajakoulutusta järjestävien tahojen määrä on noin 50 kpl. Uusien koulutusorganisaatioiden määrää on vaikea arvioida, mutta Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntija-arvion mukaan taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden määrä kasvaisi noin sataan. Pakollisen kuljettajakoulutuksen kysyntä voi myös synnyttää kokonaan uusia yrityksiä ja mahdollisesti lisätä kilpailua.

Taksiliikenteen koulutusorganisaation hyväksynnän hankkimisesta aiheutuvat suorat kustannukset eivät olisi siten merkittäviä. Esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirastolta haettava taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen ja erityisryhmien taksinkuljettajakoulutuksen hyväksyntä maksaa tällä hetkellä 130 euroa. Tämä vastannee myös uusien koulutusmuotojen hyväksynnän kustannuksia. Lisäksi koulutuksessa käytettävä koulutusohjelma tulisi uudistaa vähintään viiden vuoden välein Liikenne- ja viestintävirastoon tehtävällä vahvistushakemuksella, mistä voi syntyä vähäisiä kustannuksia koulutusorganisaatioille.

Jotta tieto koulutuksen suorittamisesta olisi julkisesti tarkistettavissa liikenneasioiden rekisteristä, koulutuksen järjestävän koulutusorganisaation vastuulla olisi toimittaa suoritettuja koulutuksia koskevat tiedot Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajalle, joka rekisteröisi tiedot Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmän kautta liikenneasioiden rekisteriin. Koulutustietojen rekisteröinti maksaa koulutusorganisaatiolle Liikenne- ja viestintäviraston tämänhetkisen palveluhinnaston mukaisesti 18,50 euroa per koulutettava.

4.2.2.2 Vaikutukset osa-aikaiseen toimintaan ja pk-yrityksiin

Etenkin esitettyjen taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytysten ja taksiyrittäjiin kohdistuvien vaatimusten, kuten taksikilven ja taksamittarin, käyttöä koskevilla vaatimuksilla voidaan arvioida olevan välillisiä vaikutuksia erityisesti niille taksitoimijoille, jotka ajavat pääasiassa vain sovellusten kautta tarjottavia ennalta tilattuja kyytejä, ja tätä kautta myös alustatalouden toimijoiden ylläpitämien sovellusten kautta tehtäviin ja tilattaviin taksiajoihin ja liikevaihtoon.

Osa-aikaisesti tai sesonkiloontoisesti toimivien yritysten tai taksinkuljettajien taksitoiminnasta saatavat tulot jäävät keskimäärin kokoaikaisesti toimivia yrityksiä tai kuljettajia pienemmiksi, joten esityksellä voidaan olettaa olevan erityisiä vaikutuksia näiden yritysten ja henkilöiden alalle tulemiseen ja alalla oloon. Ajoneuvoa koskevat vaatimukset vaikuttavat etenkin kaikista pienimpiin taksiyrityksiin, joissa taksiliikenneluvan haltija itse toimii yrityksen ainoana kuljettajana. Taksiyritykset voivat toimia vain osa-aikaisesti tai sesonkiloontoisesti, kenties toisen ammatin tai opiskelun ohella. Osa yrityksistä on voinut käyttää esimerkiksi perheen yhteistä ajoneuvoa tai toisen henkilön ajoneuvoa, kunhan se on ollut luvanvaraiseksi merkitty. Voidaan arvioida, että sesonkiloontoisesti tai osa-aikaisesti toimivat taksiyritykset ja taksinkuljettajat toimivat usein alustatalouden kautta, jossa he voivat tarjota taksipalveluaan joustavasti itselleen sopivina ajankohtina. Etenkin taksinkuljettajana on yksinkertaista toimia

⁶¹ Sääntelytaakka-arviointi

vain osa-aikaisesti tai sesonkiluonteisesti alustatalouden kautta. Ajoja on voitu tehdä myös kausiluontoisesti kysynnän mukaan eri puolilla Suomea, eivätkä alustataloustoimijat ole rajoittuneet vain tietylle alueelle, vaan niiden toiminta-alue kattaa koko Suomen.

Taksialan toimijoiden osa-aikaisuudesta ei ole käytettävissä tietoja. Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen eli VATT:n Datahuone analysoi taksialan sesonkiluonteisuutta taksiyritysten liikevaihdon sekä taksialalla maksettavien palkkatulojen perusteella. Taksialan liiketoiminta on sesonkiluonteista. Vuonna 2023 eniten liikevaihtoa muodostui joulukuussa (yli 20 % enemmän kuin keskimääräisenä kuukautena), kun taas hiljaisimpia kuukausia olivat tammi- ja helmikuu (liikevaihtoa noin 20 % vähemmän kuin keskimääräisenä kuukautena). Syyskausi oli myös kokonaisuutena vilkkaampi kuin kevätkausi. Vuoden 2018 taksiuudistuksen jälkeen sesonkiluonteisesti taksiliiketoimintaa tekevien yritysten määrä on kasvanut ja aiempaa useampi yritys kerryttää liikevaihtoa alle 10 kuukautena vuodessa. Edelleen kuitenkin reilusti suurin osa, viime vuosina noin 90 % yrityksistä kerryttää liiketoimintaa vähintään 10 kuukautena vuodessa. Palkansaajina olevien taksinkuljettajien tuloissa on sen sijaan havaittavissa voimakkaammin sesonkiluonteisuutta kuin taksiyritysten liikevaihdossa. Palkkasuhteessa olevat kuljettajat toiminevat suuremmissa, useamman henkilötövuoden yrityksissä sesonkivaihtelun tasaajina. Vuonna 2023 alle puolet palkkasuhteessa olevista kuljettajista sai palkkatuloja yli 10 kuukautena vuodessa. Joka viides kuljettaja sai palkkaa vain maksimissaan kahtena kuukautena vuodessa. Tarkastelu ei sisällä taksinkuljettajien elinkeinotulojen muodossa kertyneitä ansioita. Osa-aikaisena tai sesonkiluontoisesti palkkasuhteessa kuljettajana toimiminen on myös todennäköisesti yleisempää kaupunkimaisissa kunnissa, joissa palkkatuloja saavien taksinkuljettajien keskiansio on pienempi, mikä ainakin osittain johtunee tehtyjen työtuntien pienemmästä keskimääräisestä määrästä.

Erillinen taksikilpivaatimus voi vähentää halukkuutta taksiyrittäjänä tai kuljettajana toimimiseen, jos taksina käytettäisiin esimerkiksi perheen yhteistä ajoneuvoa. Nykyisellään taksin tunnistimena toimivan taksivalaisimen saa otettua pois katolta silloin, kun ajoneuvoa käytetään omiin ajoihin, joka mahdollistaa ajoneuvon monipuolisemman käytön etenkin osa-aikaisten yrittäjien ja kuljettajien toiminnassa. Taksikilven vaatimus voisi osaltaan vaikuttaa yrittäjien tai kuljettajien alalle tuloon ja siellä pysymiseen, mikäli ajoneuvoa käytettäisiin taksina vain osan aikaa, ja ajoneuvo olisi muutoin tavanomaisessa käytössä. Ajoneuvolla voi olla kerrallaan vain yhdet rekisterikilvet käytössään, jolloin taksikilvellisellä ajoneuvolla ei olisi tavallisia rekisterikilpiä enää ollenkaan. Taksikilpivaatimus vähentäisikin arvion mukaan etenkin vain sesonkiluonteisesti tai kysyntäpiikkien aikana taksina käytettäviä ajoneuvoja. Tämä voisi osaltaan vaikuttaa myös mm. kysyntäpiikkien aikana tehtävien taksiajojen määrään.

Taksiyrityksiin kohdistuvat muutokset vaikuttavat käytännössä pieniin tai keskisuuriin yrityksiin eli niin kutsuttuihin pk-yrityksiin, koska taksialalla toimivista yrityksistä suurin osa on pk-yrityksiä. VATT:n Datahuoneen tietojen mukaan suurin osa taksiyrityksistä lukeutuu mikroyrityksiin, joiden henkilöstömäärä on alle 10 henkilötövuotta ja liikevaihto tai taseen loppusumma vähemmän kuin kaksi miljoonaa euroa. Vuonna 2023 yli 10 henkilötövuoden taksiyrityksiä oli vain noin 1 % kaikista taksialan yrityksistä.

On mahdollista, että sesonki- tai osa-aikaisesti toimivat tai vain ennalta tilattuja kyytejä tarjoavat taksiyrittäjät eivät näkisi kannattavaksi panostaa esimerkiksi taksamittarin ja uusien kilpien hankintaan tai useampien ajoneuvojen hankintaan, jos niiden tulot ovat pieniä, jolloin hyöty-panossuhde ei olisi kannattava.

4.2.2.3 Vaikutukset kotitalouksien asemaan

Kotitalouksien osalta liikenneluvanhaltijoille asetetut uudet velvollisuudet ja niiden tuomat lisäkustannukset voisivat vaikuttaa taksipalveluiden tarjontaan ja yleiseen hintatasoon ja siten välillisesti myös taksipalveluja käyttävien kotitalouksien taloudelliseen asemaan. Yrittäjän menojen kasvu voi vaikuttaa taksipalvelujen hintoihin etenkin kysyntäpiikkien aikana. Hintojen mahdollista nousua on kuitenkin vaikea arvioida ennakolta. Muutoksista koko taksialalle aiheutuvat kertaluonteiset ja vuotuiset lisäkustannukset ovat molemmat korkeintaan reilun prosentin suuruusluokkaa alan vuotuisesta liikevaihdosta. Kustannukset kasvavat suhteessa enemmän yritysille, jotka eivät muuten hankkisi taksamittaria ja ajavat esimerkiksi alustapalveluiden kiinteähintaisia sovelluskyytejä. Lisäkustannuksista aiheutunee taksialalle paineita hintojen nostoon. Taksikyytien hinnanmuodostuksen ei voi kuitenkaan olettaa heijastavan suoraan taksialan kustannusmuutoksia, vaan taksikyytien hintojen määräytyminen on monimutkainen yhtälö, johon vaikuttaa taksi- ja välityspalveluyritysten määrä sekä taksikyytien tarjonta ja kysyntä eri aikoina ja eri alueilla.

Sen sijaan kotitalouksien asema parantuisi hinnoittelua koskevien sanktioiden täsmentämisestä, kun jatkossa hintatietojen ilmoittamista, hinnoittelua ja taksamittarin käyttöä koskevien rikkomusten takia poliisi voisi määrätä liikennevirhemaksun. Sanktion ennaltaehkäisevän ja pelotevaikutuksen voi arvioida parantavan ja tehostavan yritysten ja kuljettajien toimintaa hinnan ilmoittamisessa ja määräytymisessä. Tämän voi arvioida myös vähentävän myös ylihinnoittelua.

4.2.2.4 Vaikutukset julkiseen talouteen

Harmaan talouden torjunnan helpottamiseen tähtäävillä toimilla pyritään muun muassa ehkäisemään verojen maksun laiminlyöntiä ja sitä kautta lisäämään taksitoiminnasta maksettavia verotuloja. Taksitoimialalla esiintyvän harmaan talouden määrää ei ole pystytty euromääräisesti arvioimaan, eikä esitettyjen toimenpiteiden vaikuttavuudesta ole tutkittua tietoa, ei toimenpiteiden tarkkoja vaikutuksia julkiseen talouteen ole ollut mahdollista arvioida. Esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan kuitenkin helpottavan verovalvontaa ja toiminnan kenttävalvontaa.

Ehdotukset ajoneuvojen yksinomaisesta hallinnasta ja liittamisestä liikenneluvulle voisivat helpottaa verovalvontaa ja vähentää harmaata taloutta, sillä kirjaamalla liikenneasioiden rekisteriin ajoneuvo luvanhaltijan tai rekisteröitymisvelvollisen palveluntarjoajan yksinomaiseen hallintaan, varmistetaan kuljetusyrityksen merkittävän tuotantovälineen, eli ajoneuvon, liittäminen yrityksen liiketoimintaan. Näin yrityksen tuotannontekijä kytketään yrityksen kirjanpitoon ja verotukseen sekä näiden valvontaan. Verovalvonnallisesti nykyisellä lainsäädännöllä on lähes mahdotonta selvittää, millä ajoneuvolla taksiliiketoimintaa on harjoitettu, joten ajoneuvoon liittyviä kuluja ei verovalvonnassa voida tällä hetkellä aukottomasti tarkastaa. Taksiliiketoiminnassa nimenomaan ajoneuvo on sen tuotannontekijä, josta muodostuu kuluja, jotka ovat mm. elinkeinoverotuksessa vähennyskelpoisia, mikäli tuotannontekijä on elinkeinotoimintaan liittyvässä käytössä. Samasta syystä tuotannontekijän käyttö esim. omaan käyttöön on eriteltävä eli taksiliikenteessä ajoneuvolla ajatut omat ajot, ja tästä yrittäjä joutuu maksamaan eräänlaista korvausta. Estämällä tämänkaltaisen toiminnon, on mahdollista, että se parantaisi taksitoiminnan verojen maksua.

Laajentamalla yksinomaisen hallinnan velvoite koskemaan myös taksiliikenneluvanhaltijoita, ei ehdotetulla muutoksilla olisi kustannuksia lisääviä viranomaisvaikutuksia. Muutos ei edellyttäisi tietojärjestelmämuutoksia, sillä järjestelmät ovat jo olemassa. Sen sijaan velvoite liittää rekisteritunnus liikenneluvulle aiheuttaisi Liikenne- ja viestintävirastolle

järjestelmäkustannuksia, joiden on arvioitu olevan n. 25 000 euroa. Myös poliisille voi aiheutua vähäisiä järjestelmäkustannuksia. Ehdotetut muutokset kuitenkin vahvistaisivat ja tehostaisivat viranomaisvalvontaa. Jatkossa poliisi voisi rekisteritunnuksella tarkastaa, onko kyseinen taksina käytetty ajoneuvo liitetty liikenneluvalle ja ovatko luvat kunnossa. Tämä tehostaisi ja nopeuttaisi etenkin tienvarsivalvontaa, kun tiedot saataisiin reaaliaikaisesti ja luotettavasti.

Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämän sähköisen palvelun, josta voi tarkistaa julkiset liikennelupatiedot, laajentaminen siten, että jatkossa palvelusta voisi tarkastaa rekisteritunnuksen perusteella myös taksin lupatiedot, olisi mahdollista toteuttaa suhteellisen vähäisin kertaluonteisin kustannuksin.

Myös erillisen taksikilven vaatimuksen voidaan nähdä parantavan harmaan talouden torjuntaa, sillä sen arvioidaan vähentävän pimeiden taksien mahdollisuuksia toimia taksiliikenteessä, ja tätä kautta myös veronkierron vähentyvän. Pimeällä taksilla tarkoitetaan taksiliikenteessä käytettävää ajoneuvoa, jolla harjoitetaan taksiliikennettä ilman voimassa olevia lupia. Tämänkaltaisilla toimijoilla ei ole välttämättä lainkaan taksiliikennelupaa, kuljettajalla ajolupaa, eikä ajoneuvoa ole rekisteröity luvanvaraiseksi. Tällöin myöskään veroja ei makseta toiminnasta. Pimeiden taksien määrästä ei kuitenkaan ole arvioita, joten tämän vaikutuksia verokertymään ei voida luotettavasti arvioida.

Julkisen talouden kannalta taksikilpien valmistus ja palvelukorvaukset tulisivat näkymään kustannuksina Liikenne- ja viestintäviraston budjetissa ja asiakashinnat tuottoina. Kustannukset ja tuotot lisääntyisivät ensimmäisenä vuotena, koska oletettavasti noin 14 000 taksiauton rekisterikilvet tulisi vaihtaa taksikilpiin. Kustannukset ja tuotot vakiintuisivat tämän jälkeen, kun vuosittain vain uusien taksiautojen kilvet vaihdettaisiin taksikilviksi. Palvelukorvausten ja hinnan erotuksilla katettaisiin viraston kustannukset omakustannusperiaatteen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirastolle syntyisi vuosien 2026–2027 välisenä aikana noin 200 000 euron kehittämiskustannus taksikilpien vaatimasta prosessi- ja järjestelmäkehityksestä.

Poliisihallitukselle saattaisi syntyä vastaavia valvontaan liittyviä kehittämiskustannuksia. Viranomaisille syntyisi myös taksikilpiin liittyviä vuotuisia ylläpitokuluja. Kehittämiskuluihin vaikuttaa valvonnan toteuttamisen yksityiskohdat, jotka jäisivät toimivaltaisten viranomaisten arvioitavaksi osana valvonnan toimeenpanoa. Taksikilpi myös tullee lisäämään viranomaisten etenkin Liikenne- ja viestintäviraston neuvontatehtäviä ja niihin liittyviä kustannuksia.

Uusien liikennevirhemaksujen määrääminen voisi lisätä valtion sanktiotuloja, mutta se lisäisi valtion tuloja vain marginaalisesti.

Sovellusten kautta tilattujen ja maksettujen ajojen tai etukäteen muulla tavoin sovittujen kiinteähintaisten ajojen kirjaaminen taksamittariin käsin sisältäisi kuitenkin vilpin mahdollisuuden. Taksamittarin tarkoituksena on toimia harmaan talouden torjunnan estämiseksi ns. kassakoneena, jolloin matkaa koskevan tiedon olisi hyvä siirtyä sovelluksesta automaattisesti mittariin. Tämä kuitenkin edellyttäisi toimijoilta järjestelmäintegraation kehittämistä sovelluksesta mittariin, mutta integraation luominen on yrityksille vapaaehtoista. Ilman integraatiota jää ajojen kirjaaminen käsin kuljettajan vastuulle, jolloin väärinkäytökset taksamittariin ilmoitetuista summista tulisivat esille vain yksittäisissä verotarkastuksissa, jolloin taksamittarin ennalta ehkäisevä vaikutus veronkiertoon voi jäädä pienemmäksi. Esimerkiksi Ruotsissa Ruotsin taksiliiton vuonna 2018 tilaaman selvityksen mukaan alustatoimijoiden sovellusten kautta tilatuissa kyydeissä taksamittareihin syötetty tieto matkan hinnasta oli usein

merkittävästi asiakkaalta perittyä hintaa alhaisempi.⁶² Selvityksessä kahdeksassa kymmenestä tapauksesta taksamittarin hinta oli ristiriidassa sovelluksen lähettämän kuitin kanssa, ja 68 % tuloista ei ilmoitettu Ruotsin verovirastolle lain edellyttämällä tavalla. Jos kuljettajat laiminlyöivät järjestelmällisesti ja säännöllisesti tulojen ilmoittamisen, on verojen ulkopuolelle jäävä kokonaissumma huomattava.

Tällöinkin pelotevaikutus olisi kuitenkin olemassa, mikäli asia tarkastettaisiin verovalvonnassa jälkikäteen, jolloin veronkierrosta jäisi helpommin kiinni. Taksamittarissa tiedot tallentuvat siten, että tiedoista on mahdollisuus tarkistaa suoritettut ja vastaanotetut maksut sekä ajoneuvon kulkema matka, jolloin tietoja on mahdollista hyödyntää muun muassa arvioitaessa mahdollista tulojen salausta. Taksamittarin voi siis katsoa ehkäisevän harmaata taloutta. Ehdotettujen muutosten merkittävyyttä harmaan talouden torjuntaan ei ole kuitenkaan mahdollista arvioida tarkemmin.

Pakollinen taksamittari koskisi jatkossa myös julkisesti tuettuja kuljetuksia. Lausuntopalautteessa tuotiin ilmi, että taksamittaripakko voisi hankaloittaa yhteiskunnan korvaamien kuljetusten toteuttamista kokonaisuuden kannalta järkevimmällä tavalla ja voisi mahdollisesti lisätä niiden kustannuksia. Tarkempia arvioita mahdollisesta kustannusten noususta on mahdotonta arvioida.

Liikenne- ja viestintävirastolle tulee kustannuksia myös taksiliikenteen yrittäjäkokeiden ja taksinkuljettajan koulutusten lisäämisestä tietojärjestelmiin noin 130 000 euron verran.

Mikäli esitetyt uudet velvoitteet vähentäisivät taksiyrittäjien, taksinkuljettajien tai taksina käytettävien ajoneuvojen määrää ja edelleen taksikyytien tarjontaa, voisi näillä olla vaikutusta yrittäjyyden, työllisyyden tai taksimatkojen vähentyessä myös verokertymään negatiivisesti. Määrää on kuitenkin mahdotonta arvioida.

Yhteensä kustannuksia kertyisi Liikenne- ja viestintävirastolle n. 355 000 euroa. Liikenne- ja viestintäviraston kustannukset ja resurssitarpeet tullaan kattamaan olemassa olevien määrärahojen uudelleenkohdentamisilla ja tehtävien priorisoinneilla.

Verohallinnon mukaan velvoitteidenhoitoselvitystä koskevasta esityksestä aiheutuu sille tietojärjestelmämuutoksista johtuva suuruusluokaltaan vähäinen kertaluonteinen kuluerä, joka tullaan kattamaan olemassa olevien määrärahojen uudelleenkohdentamisilla. Poliisille voi tulla mahdollisesti järjestelmäkustannuksia uusista rajapinnoista valvonnassa, jotka tullaan kattamaan olemassa olevien määrärahojen uudelleenkohdentamisilla.

4.2.3 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

4.2.3.1 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Lisäämällä huomioitavia rikoksia hyvämaineisuuden arviointiin, laajentaisi se Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtäviä uusiin rikoksiin liikenneluvan käsittelyssä sekä olemassa olevien lupien valvonnassa. Lisättävät rikokset eivät kuitenkaan merkittävästi lisäisi tosiasiallista työmäärää, sillä rikosten tarkastaminen kuuluu nykyiselläänkin viraston tehtäviin, eikä lisättävät rikokset aiheuttaisi lupien myöntämisessä tai valvonnassa merkittävästi nykyistä

⁶² FINAL REPORT, Review of Uber and Regulatory Compliance with Taximeter Auditing 2018 Sweden

suurempaa työmäärää. Valvonnan näkökulmasta hyvämaineisuuden arvioinnin edellytyksiin tehtävillä muutoksilla ei katsota olevan suoranaista vaikutusta viranomaisten valvontatehtävien suorittamiseen.

Vastuu kokeen järjestämisestä Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi lisäisi viraston työtä. Liikenne- ja viestintävirastolle muutoksesta arvioidaan koituvan lisäresurssitarvetta kertaluonteisesti tietojärjestelmiin tarvittavien muutosten tekemiseen sekä kokeen laatimiseen. Jatkossa ylläpitokulut käyttöönoton jälkeen liittyisivät lähinnä koekysymysten uusimiseen säännöllisesti. Samanaikaisesti Liikenne- ja viestintävirastolta poistuisi yrittäjäkokeen koulutusorganisaatioiden valvontaa koskevat tehtävät.

Samalla kun kokeen järjestämisvastuu siirtyisi Liikenne- ja viestintävirastolle, myös vilpin jälkeinen karenssi koskisi jatkossa yrittäjäkokeessa havaittua vilppiä. Tämä koskisi myös jälkikäteen havaittua vilppiä. Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi näin uusia hallinnollisia päätöksiä tehtäväksi kustakin vilppitapauksesta. Sama koskisi myös ehdotusta jälkikäteen vilpin huomioimisesta. Näiden määrän voidaan kuitenkin arvioida jäävän pieneksi, jolloin vähäistä suurempia vaikutuksia ei viraston toimintaan ja työmäärään tulisi.

Ehdotetut rekisteröintimuutokset vahvistaisivat ja tehostaisivat viranomaisvalvontaa. Jatkossa poliisi voisi rekisteritunnuksella tarkastaa, onko kyseinen taksina käytetty ajoneuvo liitetty liikenneluvulle ja ovatko luvat kunnossa. Tämä tehostaisi ja nopeuttaisi etenkin tienvarsivalvontaa, kun tiedot saataisiin reaaliaikaisesti ja luotettavasti.

Taksikilven käyttöönotto loisi uutta viranomaistoimintaa liittyen taksiliikenteeseen ja lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston sekä poliisin tehtäviä ja aiheuttaisi merkittäviä kehittämiskustannuksia. Taksikilpiä ei voitaisi luovuttaa kenelle tahansa ilman, ettei niiden luotettavuus kärsisi. Taksikilpien luotettavuuden varmistaminen vaatisi etupainotteisia tarkastuksia niitä luovutettaessa taksialan toimijalle. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta, johon lukeutuu osana myös ajoneuvojen rekisteritunnusten myöntäminen ja rekisterikilpien valmistaminen sekä toimittaminen. Rekisterikilpien toimittaminen hoidetaan myös sopimuskumppaniverkoston kautta ja rekisterikilpiasioita olemassa oleville ajoneuvoille (eli tunnusten ja kilpien vaihtoa) hoitavat tietyt rekisteröivät katsastustoimipaikat.

Ajoneuvojen sopimusrekisteröinti perustuu liikennepalvelulain 25 luvun (Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle toimijalle) säädöksiin. Keskeistä on huomioida, että sopimusrekisteröinti on avustava viranomaistehtävä, eikä sopimusrekisteröijä saa käyttää harkintaa taksikilpiä luovuttaessaan. Taksikilpien luovuttaminen olisi kuitenkin mahdollista vain, jos luovuttamisen säädetyt edellytykset täyttyisivät. Nämä edellytykset tulisi Liikenne- ja viestintäviraston toteuttaa sopimusrekisteröijien käyttämään järjestelmään yksiselitteisellä tavalla niin, että taksikilpien luovuttaminen estyy, jos säädetyt edellytykset eivät täyty. Vastaava menettely on käytössä muissa muutosrekisteröinneissä sekä sopimuskumppaneiden käyttämissä järjestelmissä, että Liikenne- ja viestintäviraston sähköisissä palveluissa. Nämä muut säännöt ovat kuitenkin varsin yksinkertaisia verrattuna taksikilviltä vaadittaviin luotettavuuden varmistamiseen liittyviin sääntöihin. Muun muassa muutosrekisteröinnin liikennekäyttöönotto ei ole mahdollista, jos auto on käyttökiellossa erääntyneiden ajoneuvoverojen takia. Etukäteen ja tietojärjestelmän avulla tehtävillä menettelyllä varmistettaisiin, että sopimusrekisteröijät eivät käytä harkintaa taksikilpien luovuttamisessa, ja voisivat ylipäänsä hoitaa tehtävää, kun taksikilpien edellytykset täyttyvät. Jos tilanteessa täytyisi käyttää harkintaa, siirtäisi sopimusrekisteröijä tehtävän liikennepalvelulain 211 §:n 2 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastoon ratkaistavaksi. Tämä edellytysten tarkistaminen taksikilpiä luovutettaessa

vaatisi Liikenne- ja viestintävirastolta merkittäviä uusia toimintaprosesseja ja niiden toteuttamista tietojärjestelmiin ja tietojärjestelmien rajapintoihin.

Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tulee kouluttaa ja ohjeistaa rekisteröintioikeudet saaneet henkilöt eli rekisteröinnin suorittajat, ja valvoa, että ohjeistuksia noudatetaan. Näistä voi koitua virastolle etenkin muutosten alkuvaiheessa koulutus- ja neuvontatehtävien kasvua.

Liikenne- ja viestintävirasto hankkii fyysiset rekisterikilvet määräajoin julkisella kilpailutuksella. Uudet taksikilvet tulisi huomioida seuraavassa viraston rekisterikilpitoimittajan kilpailutuksessa vuoden 2026 viimeisellä puoliskolla. Uusi kilpitoimittajasopimus tulisi saada voimaan vuoden 2027 alusta. Taksina voi käyttää henkilöautoa, pakettiautoa, kuorma-autoa, kolmipyörää, kevyttä nelipyörää tai raskasta nelipyörää ja näiden ajoneuvojen kilpityypit tulisi olla saatavilla myös taksikilpenä muutoksen tultua voimaan. Tämä lisää monimutkaisuutta rekisterikilpien kilpailutukseen ja hallintoa.

Lisäksi valvonnan tulee olla tehokasta, koska taksialan toimijoiden tilanteet saattavat muuttua taksikilpien käytön aikana ja taksikilvet, joiden käytöllä ei enää ole edellytyksiä, tulee saada kerättyä pois liikenteestä. Valvonta lisää poliisin tehtäviä, mutta taksikilpiin sidottu käyttökieltomenettely voi myös tehostaa valvontaa ja ennalta vähentää tarvittavan valvonnan määrää. Valvonnan käytännön toteuttamistavat tulee arvioida valvovien viranomaisten kesken, jotta valvontaa toimeenpannaan tarkoituksenmukaisella tasolla ja saatavilla olevien resurssien puitteissa. Alustavasti poliisin tulee kuitenkin voida tarkastaa taksikilven edellytyksien voimassaolo liikennevalvonnassa rekisteritunnukseen pohjautuvan kyselyn kautta.

Uusien liikennevirhemaksun määräämisillä voi olla vähäistä vaikutusta poliisin toimintaan, mutta sanktiointi lisäisi myös valtion sanktiotuloja. Valvonnan ja liikennevirhemaksujen keskeinen tarkoitus ei kuitenkaan ole tulojen tavoittelu tai viranomaismenojen kattaminen, vaan sääntelyn tehokas toimeenpano ja liikennerikkomusten ja -rikosten estäminen ennalta.

Mikäli kaikissa ajoneuvoissa olisi taksamittari, joka keräisi jokaisesta taksimatkasta laissa määritellyt tiedot, sekä lisäksi mm. kokonaiskilometrit, olisi tietojen kerääminen standardimuotoista ja tämä voisi helpottaa niin Verohallinnon kuin Liikenne- ja viestintäviraston työtä. Taksamittarin käyttö voisi tehostaa Verohallinnon toimintaa. Taksamittarissa tiedot tallentuvat siten, että tiedoista on mahdollisuus tarkistaa suoritettut ja vastaanotetut maksut sekä ajoneuvon kulkema matka, jolloin tietoja on mahdollista hyödyntää muun muassa arvioitaessa mahdollista tulojen salausta. Taksamittari kerää myös muita, kuin laissa määriteltyjä tietoja, kuten ajoneuvon kokonaiskilometrit, mikä on verovalvonnassa olennainen tieto. Verohallinnon lausunnon mukaan taksamittarin edellyttäminen varmistaa tiedon kertymisen yhtenevästi taksiajoista ja ajoneuvoilla ajetuista kokonaiskilometreistä. Taksamittariedellytys mahdollistaa Verohallinnon taksivalvontaan kohdistaman valvontaresurssin tehokkaamman käytön nykytilanteeseen verrattuna. Verohallinto voi tehdä valvontaa sitä tehokkaammin ja kohdennetummin, mitä kattavampi ja parempilaatuinen vertailutieto sillä on käytettävissä.

Jatkossa myös julkisesti tuetuissa kuljetuksissa ja niiden kilpailutuksissa tulisi huomioida, että kuljettajan tulee kirjata taksamittariin jokaisesta taksimatkasta liikennepalvelulain 15 a §:ssä määritellyt tiedot, vaikka tilaukset tehtäisiinkin eri ajoneuvosovelluksen kautta. Lausuntopalautteessa tuotiin esille huoli, että taksamittarin käyttö voisi rajoittaa hankintayksiköiden mahdollisuuksia määrittää sopimus- ja palvelukohtaisesti järkevimät hinnoittelumallit. Taksamittarivaatimus ei kuitenkaan sellaisenaan puutu julkisesti tuettujen kuljetusten hinnoitteluun tai sopimuksiin, vaan ainoastaan edellyttää tietojen kirjaamista ajoneuvosovelluksen lisäksi taksamittariin jokaisesta taksimatkasta.

Ehdotettua taksinkuljettajan koulutusta ja täydennyskoulutusta tarjoavien koulutusorganisaatioiden hyväksymiseen liittyvillä tehtävillä olisi vähäinen vaikutus Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan. Koulutusorganisaation hyväksymishakemusten ja koulutusohjelmien käsittely ja organisaatioiden valvonta sitoisi Liikenne- ja viestintäviraston resursseja arviolta noin 0,5 henkilötyövuotta. Yrittäjäkokeen lisääminen tietojärjestelmiin lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarpeita noin 0,5 henkilötyövuodella. Näin ollen ehdotukset taksinkuljettajien koulutusorganisaation hyväksynnästä, taksinkuljettajan koulutuksesta, täydennyskoulutuksesta sekä taksiliikenteen yrittäjäkokeen siirtämisestä Liikenne- ja viestintäviraston järjestettäväksi lisäisivät Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää noin 1 henkilötyövuoden verran.

Mahdolliset taksinkuljettajan kokeeseen tehtävät muutokset edellyttävät Liikenne- ja viestintävirastolta taksinkuljettajan koetta koskevan määräyksen uudistamista, mikä lisäisi viraston työmäärää hiukan.

Lisäämällä ajoluvan saamisen esteeksi rikoksia, laajentaisi se Liikenne- ja viestintäviraston tarkastamia rikosmerkintöjä ajolupahakemuksen käsittelyssä. Lisättävät rikokset eivät kuitenkaan merkittävästi lisäisi tosiasiallista työmäärää, sillä rikosten tarkastaminen kuuluu nykyiselläänkin viraston tehtäviin, eikä lisättävät rikokset aiheuttaisi lupien myöntämisessä tai valvonnassa merkittävästi nykyistä suurempaa työmäärää.

Taksinkuljettajan peruskoulutusta ja täydennyskoulutusta tarjoavien koulutusorganisaatioiden hyväksyntä koulutuksen järjestäjäksi tulisi lisäämään Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää vähäisesti. Liikenne- ja viestintäviraston varovaisen asiantuntija-arvion mukaan organisaatioiden määrä voisi kasvaa noin sataan. Varsinaisen kentällä tapahtuvan koulutuksen järjestäjien valvonnan suorittaa tällä hetkellä Liikenne- ja viestintäviraston sopimuskumppani, joka nykyisellään on Ajovarma Oy.

Ehdotetut tarkennukset taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksynnälle sekä mahdollisuus pyytää velvoitteidenhoitoselvitystä Harmaan talouden selvitysyksiköstä puolestaan vähentäisivät Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa. Velvoitteidenhoitoselvityksiä arvioidaan pyydettyä joitain kymmeniä raportteja vuosittain.

Verohallinnon mukaan velvoitteidenhoitoselvitystä koskevasta esityksestä aiheutuu sille tietojärjestelmämuutoksista johtuva kertaluonteinen kuluerä. Verohallinnon mukaan tietojärjestelmämuutoksiin tarvittavat resurssitarpeet ovat vähäiset ja ne tullaan kattamaan olemassa olevien määrärahojen uudelleenkohdentamisilla.

4.2.3.2 Tiedonhallinnan muutokset

Julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetun lain (906/2019), jäljempänä tiedonhallintalaki, 8 §:n 2 momentissa säädetään toimialasta vastaavan ministeriön velvollisuudesta laatia tiedonhallintalain 5 §:n 3 momentin mukainen arviointi, kun valmisteltavat säännökset vaikuttavat tietoaineistoihin ja tietojärjestelmiin. Lisäksi ministeriön on arvioitava suunniteltujen säännösten vaikutukset asiakirjojen julkisuuteen ja salassapitoon. Tiedonhallintalain esitöiden mukaan säännöksen tarkoituksena on varmistaa, että lainsäädännön valmisteluvaiheessa tunnistetaan tiedonhallintaan kohdistuvien säännösten vaikutukset viranomaisten toimintaan ja että arvioinnin perusteella voidaan ryhtyä suunnittelemaan kohdealueen tiedonhallinnan muutoksia tarkemmin.

Ehdotuksilla ei olisi Liikenne- ja viestintäviraston tiedonhallintamallin vastuisiin kohdistuvia merkittäviä muutoksia. Viraston järjestelmät ja niihin kohdistuvat muutokset testataan

tietoturvan osalta aina isompien muutoksien yhteydessä viraston tiedonhallintamallin ohjeiden ja toimenpiteiden mukaisesti, että riittävän kattavasta tietoturvasta voidaan varmistua. Virastolla on käytössään tiedonhallintamalli, jota päivitetään vastaamaan muuttuvia tarpeita.

Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee toiminnassaan syntyviä tietoja tiedonhallintalain vaatimusten mukaisella tiedonhallintamallilla, jolla kuvataan ja ohjataan tiedonhallintaa virastossa. Tiedonhallintamallissa on kuvattu viraston toiminta, tietopääoma ja tietojärjestelmät sekä ohjeet ja toimenpiteet, joilla tietoturvallisuus toteutetaan. Liikenne- ja viestintäviraston tiedonhallintamallissa nimetään ja kuvataan prosessit, tietoaineistot, tietovarannot sekä tietojärjestelmät sekä niiden omistaja tai vastuutaho. Lisäksi tiedonhallintamallin mukaan kuvataan prosessien käyttämät ja tuottamat tiedot sekä sidokset muihin prosesseihin, tietoaineistojen ja tietovarantojen säilytysajat ja arkistointitavat sekä myös tietojärjestelmien sidokset muihin tietojärjestelmiin. Tietoturvallisuustoimenpiteet kohdistetaan mallin kaikkiin osiin. Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää tiedonhallintalain 28 §:n vaatimusten mukaista asiakirjajulkisuuskuvausta, jossa kuvataan miten ja missä laajuudessa tiedonhallintayksikkönä toimiva viranomaiskäsittelee sen hallinnoimia tietovarantoja hoitaessaan sille laissa säädettyjä tehtäviä. Näiden lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tiedonohjaussuunnitelma kuvaa viraston tehtävät ja käsittelyprosessit, tehtävien hoidossa syntyvän asiakirjallisen tiedon ohjaus- ja hallintaperiaatteet sekä tietojen säilytysajat. Liikenne- ja viestintävirastossa käytössä oleva tiedonohjaussuunnitelma ohjaa asian- ja dokumentinhallintaa, jonka avulla esimerkiksi tieto salassapidosta tai käyttöoikeudet dokumenteille voidaan tuottaa suoraan tiedonohjaussuunnitelman kautta. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tietosuojaa ja tietoturvallisuutta ohjaa kokonaisturvallisuuden hallintamalli.

Liikenne- ja viestintävirastoon siirtyvä uusi tehtävä taksiliikenteen yrittäjäkokeen järjestämisvastuusta sekä jo olemassa olevien tehtävien laajennukset aiheuttavat joitain muutoksia viraston tiedonhallintaan. Tämä koskee erityisesti rekisterinpitäjyyttä sekä vastuuta tiedon tuottamisesta, säilyttämisestä, käyttämisestä, arkistoinnista ja tuhoamisesta. Rikostuomioihin ja rikoksiin liittyvien henkilötietojen käsittelyssä ja säilyttämisessä virasto noudattaa tiedonohjaussuunnitelmaa ("TOS") ja Kansallisarkiston hyväksymiä säilytysaikoja. TOS katselmoidaan vuosittain, jolloin arvioidaan myös henkilötietojen säilyttämisajan tarpeellisuus.

Tiedonhallintalain mukainen arviointi tarvittavista muutoksista uuden aineiston osalta ja muutosten hallinta edellyttää Liikenne- ja viestintävirastolta riittävää resursointia sekä kustannusten tarkkaa arviointia. Tarvittavien muutosten valmistelua varten on varattava aikaa ja resursseja. Tietopyyntöjen ja tietoluovutusten osalta siirrolla ei oletettavasti ole merkittävää vaikutusta palveluihin. Lisäksi on tarpeen arvioida, tuleeko asiakasrajapintaan suunnattuja uusia ohjeistuksia laatia verkkosivustolle, ja ottaa tämä huomioon resursoinnissa. Järjestelmämuutosten arvioitu kustannus on noin 355 000 euroa, joka katetaan voimassa olevilla määrärahoilla.

4.2.3.3 Vaikutukset työllisyyteen ja taksien saatavuuteen

Ehdotetut muutokset voivat vaikuttaa välillisesti työllisyyteen ja taksien saatavuuteen. Ehdotukset uusista taksikilvistä sekä taksamittarista voivat vaikuttaa työllisyyteen. Velvoitteet on asetettu luvanhaltijalle, jolloin vaikutuksen taksinkuljettajiin voi arvioida olevan vähäinen. Uudet velvoitteet voivat kuitenkin vähentää yrittäjien määrää tai taksina käytettävien autojen määrää ja sitä kautta yrittäjien mahdollisuuksiaan tarjota työtä taksinkuljettajille. Samanaikaisesti sellaisten taksiyrittäjien, joiden kuljettajat toimivat pitkälti täysipäiväisesti taksimarkkinoilla, ja joilla on jo taksamittarit ajoneuvoissaan, uusi taksamittarivaatimus ei vaikuttaisi kustannuksiin ja sitä kautta työllisyyteen.

Muutokset voivat vaikuttaa myös jatkossa taksikyytien saatavuuteen etenkin kysyntäpiikkien aikana, loma- ja juhla-aikoina sekä ilta- ja yöaikaan. Jo nykyisellään taksien saatavuudessa on kysyntäpiikkien aikaan haasteita. Vain satunnaisesti taksina käytettävässä ajoneuvossa tulisi jatkossa olla kiinteästi asennettu taksamittari ja erilliset taksikilvet, jolloin ne olisivat ajoneuvoissa myös silloin, kun sillä ei ajettaisi taksiajajia. Tämä voi vähentää taksina käytettävien ajoneuvojen määrää, jos ajoneuvoa käytettäisiin enemmän muihin kuin taksiajajoihin. Etenkin äkillisiin tai suurten tapahtumien aikaansaamiin kysyntäpiikkeihin vastaamiseksi tarvitaan myös osa-aikaisesti toimivia takseja. Mikäli näiden määrää vähenee, myös saatavuus vähenee, jolloin vaikutus on suurempi etenkin kysyntäpiikkien aikana. Taksien saatavuuden heikentyminen saattaa kohdistua erityisesti väkierokkeisiin kaupunkimaisiin kuntiin, joissa toimii suhteessa enemmän pieniä taksiryhmiä⁶³. Taksiryhmiä ei ole kuitenkaan rajoitettu yrityksen sijaintikuntaan, mikä hankaloittaa saatavuuden arviointia alueittain. Myöskään yritysten toiminnan osa-aikaisuudesta ei ole tarkempia tietoja. Esimerkiksi alustatoimijoiden sovellukset toimivat valtakunnallisesti, mutta kyytien saatavuus vaihtelee alueittain ja sesonkien mukaan. Kattavaa tietoa siitä, missä kaikkialla on tarjontaa tai aktiivisia toimijoita ei ole tiedossa. Perinteisesti maaseudulla ja harvaan asutuilla alueilla suuren osan ajoista muodostavat myös julkisesti tuetut kuljetukset. Tarkkoja arvioita muutosten vaikutuksista saatavuuteen eri kuljetusmuotoihin ja alueille on hyvin hankala arvioida ennakolta.

Taksinkuljettajan koulutus voisi vaikuttaa joidenkin kuljettajien alalle tuloon tai alalla pysymiseen ja tätä kautta vaikuttaa näiden henkilöiden työllisyystilanteeseen. Taksinkuljettajan koulutus yhdessä muiden ehdotusten kanssa voi myös pidemmällä aikavälillä lisätä alan arvostusta ja houkuttelevuutta, mikä voi vaikuttaa myös työllisyyden kasvuun ja lisätä osa-aikaisten kuljettajien siirtymistä kokoaikaisiksi. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan ehdotettujen taksinkuljettajan koulutuksen ja täydennyskoulutuksen myötä alalle voisi tulla noin 50 uutta taksiliikenteen koulutusorganisaatiota, jotka työllistäisivät myös uusia henkilöitä. Arviossa on kuitenkin runsaasti epävarmuuksia.

Ehdotetut ajoluvan myöntämisen esteeksi sekä hyvämaineisuuden arviointiin lisättävät rikokset voivat myös vaikuttaa sellaisten henkilöiden työllistymiseen, jotka ovat syyllistyneet kyseisiin rikoksiin. Ei kuitenkaan ole mahdollista arvioida sitä, kuinka moneen potentiaaliseen taksinkuljettajaan tai taksiryhmiin nämä voisivat vaikuttaa, mutta vaikutuksen työllisyyteen voidaan arvioida olevan hyvin marginaalinen.

4.2.3.4 Vaikutukset perusoikeuksien toteutumiseen

Liikenneluvan edellytysten tiukentamisella voi olla vaikutusta elinkeinovapauteen. Jatkossa mikäli henkilö on syyllistynyt henkeen tai terveyteen kohdistuviin rikoksiin, seksuaalirikoksiin, petos- tai maksuvälinerikoksiin, voi tuomiolla olla vaikutusta henkilön mahdollisuuteen ansaita elinkeinonsa taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan nojalla. Toisaalta luotettavat ja turvalliset taksipalvelut turvaavat myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta. Ehdotuksilla voidaan myös ajatella olevan positiivinen vaikutus kuluttajansuojaan ja harmaan talouden sekä rikollisuuden ehkäisyyn, samoin kuin vilppisääntelyn tiukentamisella.

Esitetty käyttökielto vaikuttaisi taksiliikenneluvan haltijoiden omaisuuden suojaan ja elinkeinonvapauteen heikentävästi. Samalla se kuitenkin olisi tarpeen säädöksen tavoitteen, taksiajoneuvojen paremman tunnistettavuuden, saavuttamiseksi. Erillisen taksikilven

⁶³ VATT Datahuoneen koostamat tiedot. Pienemmät keskiansiot

arvioidaan myös vaikuttavan pimeiden taksien vähentymiseen, harmaan talouden torjuntaan ja tehostavan poliisin valvontaa, ja tätä kautta parantavan kuluttajansuojaa, liikenneturvallisuutta ja turvaavan myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta.

Sääntelyn muuttaminen ehdotuksen mukaan siten, että taksinkuljettajalle asetettaisiin laissa vastuu taksamittarin käyttämisestä muuttuvahintaisissa kyydeissä vaikuttaa taksinkuljettajien oikeudelliseen asemaan. Muutos toisi taksinkuljettajalle lain tasolle nostetun velvoitteen, jonka laiminlyönnistä voi aiheutua kuljettajalle taloudellisia sanktioita. Kohtuullista sanktiouhkaa kuljettajalle voidaan kuitenkin pitää valvonnan tehostamiseksi perusteltuna, koska taksinkuljettaja on käytännössä se henkilö, joka vastaa taksamittarin käyttämisestä muuttuvahintaisissa kyydeissä. Myös luvanhaltijalle on ehdotettu uusia sanktiointejä, mikäli luvanhaltija ei noudattaisi hinnoittelua koskevia sääntöjä tai taksamittarin käyttämistä tietojen keräämisessä. On vaikea arvioida, missä määrin ehdotetut liikennevirhemaksut ehkäisisivät niillä sanktioitavaa toimintaa. Velvoite käyttää taksamittaria hinnan määrittämisessä sekä hintatietojen ilmoittaminen ovat jo nykyisellään velvoitteita, mutta ilman nimenomaisia seuraamuksia. Uusilla sanktioinneilla tavoitellaan ennaltaehkäisevää vaikutusta, kuluttajansuojan parantamista sekä verovalvonnan helpottamista.

Esityksellä mittaustalvelain mukaisen taksamittarin käyttämiseen on vaikutusta taksiliikenteen haltijoiden perustuslain 15 §:ssä turvattuun omaisuuden suojaan ja 18 §:ssä turvattuun elinkeinovapauteen. Sellaiset taksiliikenneluvan haltijat, joiden ajoneuvoissa ei ole vaatimuksen mukaista taksamittaria, joutuisivat sellaiseen investoimaan. Taksamittarilla pyritään ehkäisemään harmaata taloutta, joten edellä mainittujen perusoikeuksien rajoittamiselle on perustellut syyt.

Ehdotuksen mukaan taksialalle pyrkivien tai alalla olevien henkilöiden tulisi käydä joko niin kutsuttu taksinkuljettajan peruskoulutus tai täydennyskoulutus riippuen siitä, onko heillä voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa. Ehdotus kohtelee siten näennäisesti eri tavalla kuljettajia sen perustella, onko heillä voimassa oleva ajolupa vai ei, ja siten sillä on yhtymäpinta perustuslain 6 §:ssä turvattuun yhdenvertaisuuteen. Lisäksi esityksillä on vaikutusta taksialalle pyrkivien ja taksinkuljettajan ajoluvan omaavien henkilöiden perustuslain 18 §:ssä turvattuun oikeuteen työhön ja elinkeinovapauteen. Taksinkuljettajan ajoluvan haltijoiden voidaan kuitenkin olettaa kerryttäneen alan ammattitaitoa ja osaamista, joten heidän ja alalle pyrkivien kuljettajien koulutuksen tarpeen voidaan arvioida olevan erilaisia. Sekä taksinkuljettajan koulutuksen että täydennyskoulutuksen oletetaan parantavan taksinkuljettajien osaamis- ja taitotasoa.

Myös ehdotetut lisättävät rikokset ajoluvan saamisen esteeksi rajoittaisivat sellaisten henkilöiden alalle tuloa, joilla on tuomio kyseisistä rikoksista. Rikokset kuitenkin huomioidaan vain laissa tarkkarajaisesti määritellyn ajan, osa rikoksista ovat vakavia toisen henkilöön kohdistuvia rikoksia, minkä lisäksi rikosten lisäämisellä pyritään parantamaan matkustajaturvallisuutta ja estävän harmaata taloutta. Näin ollen esitysten arvioidaan edistävän taksialan turvallisuutta ja luotettavuutta ja turvaavan perustuslain 9 §:ssä turvattua liikkumisvapautta ja perustuslain 7 § oikeutta elämään, kuten myös ehkäisevän harmaata taloutta.

4.2.3.5 Vaikutukset taksipalveluiden turvallisuuteen ja luotettavuuteen

Esityksessä ehdotetut muutokset vaikuttavat todennäköisesti taksialan luotettavuuteen ja taksipalveluiden turvallisuuteen näitä lisäävällä tavalla. Ajoluvan myöntämisen esteeksi lisättävät rikokset vaikuttaisivat ennaltaehkäisevästi siten, että tiettyihin turvallisuutta heikentäviin rikoksiin syylistynyt ei voisi jatkossa toimia taksinkuljettajana. Näin ollen ehdotus

parantaisi taksipalveluja käyttävien henkilöiden kokemaa turvallisuuden tunnetta sekä vähentäväisi turvallisuutta vaarantavia tekijöitä kuljetuksissa. Kyselyissä tyytyväisyys taksipalveluihin on vähentynyt vuodesta 2019 ja edelleen vuodesta 2021. Tyytymättömien tai erittäin tyytymättömien kansalaisten osuus on 12–35 % riippuen aluetyypistä.⁶⁴

Pakollinen kuljettajakoulutus vahvistaisi alalla toimivien kuljettajien ammattitaitoa, minkä voidaan arvioida vähentävän turvallisuutta vaarantavia tilanteita. Mainituilla taksinkuljettajien koulutusvaatimuksilla voitaisiin varmistaa kuljettajien yhdenmukainen tieto- ja taitotaso ja sitä kautta välillisesti edistää liikenne- ja matkustajaturvallisuutta. Kotitalouksille taksinkuljettajan koulutuksella voi arvioida olevan luottamusta ja turvallisuutta lisäävä vaikutus.

Ehdotettu taksiliikenteen yrittäjäkokeen siirtäminen Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle parantaisi kokeiden yhteismitallisuutta ja tehostaisi kokeiden valvontaa. Esitykset taksiliikenteen yrittäjäkokeessa havaitusta vilpistä asetettavasta seuraamuksesta sekä mahdollisuudesta asettaa seuraamus sekä yrittäjäkokeessa, että taksinkuljettajan kokeessa jälkikäteen havaitusta vilpistä ennaltaehkäisisivät epärehellisesti toimivien henkilöiden mahdollisuuksia aloittaa taksitoimintaa. Esitykset niin ikään varmistaisivat taksialalla toimivien henkilöiden riittävää osaamistasoa alalle tullessaan, sillä kokeiden läpäisy vaatisi kokeessa edellytettyjen tietojen ja taitojen omaksumista, mikä lisäisi ammattitaitoa ja sitä kautta turvallisuutta. Vilpin laukaisema määräaikainen kielto osallistua kokeeseen loisi myös pelotevaikutusta, joka saattaisi parantaa kokeilaiden motivaatiota valmistautua kokeeseen, mikä vaikuttaisi kokeen läpäisseiden kuljettajien ammattitaitoon.

Ehdotus laajentaa myös taksinkuljettajalle vastuu hintatietojen ilmoittamisesta ja taksamittarin käytöstä muuttuvahintaisissa kyydeissä, sekä mahdollisuus määrätä liikennevirhemaksu hintatietoja ja taksamittarin käyttöä koskevien sääntöjen vastaisesta toiminnasta joko luvanhaltijalle tai kuljettajalle, parantaisivat kuluttajansuojaa ja voisivat välillisesti vaikuttaa taksialan luotettavuuteen sitä lisäävästi sekä vähentää huijaamista hinnoittelussa.

Lisäksi ajoluvan saamisen esteeksi lisättävät veropetokset sekä ajoluvan ja liikenneluvan hyvämaineisuuden arviointiin ehdotetut maksuväline- ja petosrikokset voisivat ehkäistä harmaata taloutta sekä parantaa kuluttajansuojaa. Esityksen mukaisilla taksamittaria koskevilla vaatimuksilla voitaisiin tehostaa verovalvontaa ja ehkäistä harmaata taloutta, millä voi olla myös alalla toimivien yritysten toimintaympäristöön tasapuolistava vaikutus. Lisäksi ehdotus taksiajoneuvon rekisteröinnistä luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liittäminen liikenneluvalla tehostaisivat taksialan valvontaa ja parantaisivat myös harmaan talouden torjuntaa.

Ehdotetun taksikilven avulla kuluttajat voisivat nykyistä luotettavammin tunnistaa luvallisen taksiajoneuvon, koska taksikilven luovuttamisesta vastaisi viranomainen. Muutokset myös helpottaisivat taksien tunnistamista, mikä lisäisi kuluttajien mahdollisuutta arvioida taksin luotettavuutta. Taksikilven lisäksi myös taksivalaisinta olisi yhä käytettävä tieliikennelain sääntöjen mukaisesti silloin, kun ajoneuvo on taksiajossa. Taksiajossa olevan taksin tunnistaisikin jatkossa siitä, että sillä olisi sekä taksivalaisin että taksikilpi. Lisäksi viranomaisen myöntämä taksikilpi voisi vähentää pimeiden taksien määrää, sillä nämä ajoneuvot olisi helpompi tunnistaa liikennevirrasta niin poliisin kuin kuluttajienkin. Myös julkisen rekisterin laajentaminen helpottaisi yksittäisen taksina käytettävän ajoneuvon lupatietojen tarkastamista

⁶⁴ Kyselytuloksista lisää kappaleessa 2.1 Nykytila.

reaaliaikaisesti. Pimeiden taksien vähentyminen voisi vähentää myös mm. ylihinnoittelua tai muita lainvastaisia toimia ja sitä kautta myös lisätä kuluttajien luottamusta.

Taksamittarivaatimus voisi myös vaikuttaa kuluttajien luottamukseen taksialaa kohtaan parantavasti, kun kuluttaja näkisi jatkossa kaikissa taksiautossa taksamittarin ja siinä joko kiinteän hinnan tai mittariin perustuvan hinnan muodostumisen.

4.2.4 Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi

Ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (376/2020, jäljempänä *suhteellisuusarviointiasetus*) edellytetään oikeasuhtaisuuden arviointia ja selvityksen liittämistä säädöksiin ennen kuin säädetään uusia tai muutetaan voimassa olevia säänneltyjen ammattien harjoittamisen aloittamista, niiden harjoittamista tai jotakin niiden harjoittamisen muotoa rajoittavia lakeja, asetuksia tai viranomaisen määräyksiä. Suhteellisuusarviointia koskeva ilmoitusmenettely perustuu suhteellisuusarviointiasetuksen 6 §:ään, jolla pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958⁶⁵ 10 ja 11 artikla.

Suhteellisuusarviointiasetus edellyttää, että ammattisääntely voidaan perustella yleisen edun mukaisilla tavoitteilla. Sääntelyn valmistelusta vastaavan viranomaisen on erityisesti harkittava, voidaanko tähän liittyviä säädöksiä perustella objektiivisesti yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen tai kansanterveyteen liittyvillä syillä taikka yleiseen etuun liittyvillä, uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla syillä. Säänneltyjä ammatteja koskevaa sääntelyä valmistellessaan viranomaisen on varmistettava, että säädökset ovat omiaan takaamaan asetetun tavoitteen saavuttamisen eivätkä ylitä sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Ammattisääntelyä muutettaessa viranomaisen on lisäksi otettava huomioon muutettujen säännösten vaikutus, kun sitä tarkastellaan muiden ammatin harjoittamista koskevien säännösten kanssa, sekä erityisesti se, miten muutetut säännökset yhdessä muiden vaatimusten kanssa myötävaikuttavat saman yleisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen ja ovatko ne tarpeen sen saavuttamiseksi.

Esityksessä ehdotetaan täsmennyksiä nykyisiin taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytyksiin. Suhteellisuusarviointi tulee tehdä ehdotetun uuden koulutuksen sekä ajoluvan saamisen esteeksi lisättävien rikosten osalta. Taksinkuljettajan pätevyysvaatimuksista ei ole sitovaa EU:n tai kansainvälisen tason sääntelyä, vaan tämä on kansallisesti säädettävissä. Suomessa taksinkuljettajan ammatti on ilmoitettu EU:n säänneltyjen ammattien tietokantaan⁶⁶ jo nykyisellään, joten esityksessä ei ole kyse uuden säännellyn ammatin luomisesta, vaan voimassa olevien edellytysten täsmentämisestä.

Esityksessä ehdotetut ammattisääntelyä koskevat muutokset liittyvät kuljettajan luotettavuuden lisäämiseen sekä riittävän osaamistason ja asiakasturvallisuuden varmentamiseen ja harmaan talouden torjuntaan. Nämä ovat tarkoituksenmukaisia lisäyksiä ajoluvan saamisen edellytykseksi, jotta voidaan varmistua siitä, että ajoluvan haltijalla on riittävät edellytykset toimia turvallisesti tehtävässään sekä siitä, että kuljettaja huolehtii kuluttajaveloituksen ja verojen ilmoittamisen oikeellisuudesta. Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykset on

⁶⁵ Uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/958.

⁶⁶ EU Regulated professions, <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/regprof/regprof/64271>

vahvasti sidottu liikenneturvallisuuden, ja etenkin matkustajaturvallisuuden varmistamista koskevaan päämäärään. Suhteellisuusarviointidirektiivin 6 artiklan 2 kohta erikseen mainitsee liikenneturvallisuuden yleiseen etuun liittyvänä pakottavana syynä, jonka perusteella voidaan säätää ammatteja koskevista vaatimuksista. Taksinkuljettajan osaamisella on keskeinen merkitys sekä liikenteen vaaratilanteiden välttämiseksi ja turvallisuuden ylläpitämisessä, että yleisemminkin matkustajaturvallisuudesta huolehtimisessa.

Suhteellisuusarviointiasetuksen 5 §:n mukaan säänneltyjä ammatteja koskevaa sääntelyä valmistellessaan viranomaisen on varmistettava, että 1 §:ssä tarkoitetut (ammattipätevyys)sääntelyä koskevat) säädökset ovat omiaan takaamaan asetetun tavoitteen saavuttamisen eivätkä ylitä sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Ammattisääntelyn on siten oltava oikeasuhtaista. Taksinkuljettajana toimiminen edellyttää asianmukaista osaamista, mikä tällä hetkellä on todennettu taksinkuljettajan kokeella. Esityksessä ehdotettavilla koulutusvaatimuksilla tavoitellaan kuitenkin liikenneturvallisuuden ja matkustajaturvallisuuden parantamista entisestään. Ehdotetut koulutusvaatimukset ovat suhteellisen kevyitä. Taksinkuljettajan koulutus on ehdotuksen mukaisesti 21 tuntia ja täydennyskoulutus 7 tuntia. Esitettyä voidaan pitää hyvin kohtuullisena edellytyksenä tavoiteltuun päämäärään nähden ja täten myös oikeasuhtaisena.

Lisäksi on huomioitava, että tälläkin hetkellä ajoluvan saamisen esteenä on laissa määritelty tarkkaan tietyt rikokset. Lisäämällä toisen henkilön vapauteen kohdistuvia rikoksia sekä ampuma-aserikoksia taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi tavoitellaan asiakasturvallisuuden lisäämistä. Huomioimalla rikoksia voidaan ennakkollisesti vaikuttaa siihen, että taksinkuljettajana ei voi toimia vakaviin toiseen henkilöön kohdistuviin rikoksiin tai vaarallisiin ampuma-aserikoksiin syyllistyneet, mitä voi pitää oikeasuhtaisena keinona turvata matkustajaturvallisuutta. Esityksessä ehdotetaan myös huomioitavaksi petosrikoksia, maksuvälinerikoksia sekä veropetoksia ajoluvan saamiseen esteenä. Näiden rikosten huomioimisella voidaan ennakkollisesti vaikuttaa taksinkuljettajana toimivien henkilöiden luotettavuuteen muun muassa heidän käsitellessään asiakkaiden maksukortteja sekä ilmoittaessaan verotietoja ja maksaessaan veroja. Harmaan talouden torjunnalla tavoitellaan yleisen edun mukaista tehokasta verovalvontaa ja rikollisuuden ehkäisyä. Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi lisättävät rikokset on lisäksi täsmällisesti määritelty ja ne huomioitaisiin vain laissa tarkkaan määritetyn ajan. Näin ollen niiden voidaan katsoa olevan oikeassa suhteessa niillä tavoiteltuun päämäärään nähden.

Henkilöiden vapaata liikkuvuutta unionintasolla edistettäisiin sisällyttämällä liikennepalvelulakiin säännökset muussa EU:n jäsenvaltiossa hankitun osaamisen tunnustamisesta.

Valmistelussa on arvioitu, että ehdotettavat muutokset ovat tarpeen taksiliikenteen asiakasturvallisuuden ja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi, eikä turvallisuuden varmentamiseksi ja edistämiseksi ole mahdollista käyttää vähemmän rajoittavia keinoja. Ehdotetut säännökset ovat siten tarpeen ja oikeassa suhteessa yleiseen etuun nähden. Säännöksiä voidaan pitää asianmukaisina hyväksyttävä syy ja oikeasuhtaisuuden vaatimus huomioiden, ja ne ovat siten omiaan saavuttamaan niiden tavoitteen.

4.2.5 Kaupan teknisten määräysten direktiivi (EU-ilmoitus)

Lausuntokierrokselle lähettämisen kanssa samanaikaisesti tulee tehdä EU-ilmoitus teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen

toimittamisessa noudatettavasta menettelystä annetun direktiivin (EU2015/1535)⁶⁷ mukaisesti. Etenkin taksamittarit ja taksikilpiä koskevat ehdotukset ovat sellaisia uusia vaatimuksia, jotka tulisi direktiivin mukaisesti ilmoittaa. Komissiolla ja muilla jäsenvaltiolla on mahdollisuus esittää luonnokseen huomautuksia tai yksityiskohtaisia lausuntoja odotusaikana, jos ne katsovat, että ehdotuksella voidaan luoda kaupan esteitä. Huomautukset ovat lievempiä eivätkä ne pidennä odotusaikaa. Yksityiskohtaiset lausunnot voivat koskea seikkoja, jotka aiheuttavat kaupan tai vapaan liikkuvuuden esteitä. Yksityiskohtainen lausunto vaikuttaa säädöksen voimaantuloon sen lykätessä ehdotuksen hyväksymistä, kun odotusaikaa pidennetään kolme kuukautta. Jäsenvaltioiden on vastattava yksityiskohtaiseen lausuntoon sekä ilmoitettava mihin toimenpiteisiin ryhdytään lausunnon johdosta (esim. ehdotuksen peruuttaminen, säilyttämisen perusteleminen ja säännösten muuttaminen). Yksityiskohtainen lausunto ei estä kansallisen säädöksen antamista saman sisältöisenä sitten kun odotusaika on päättynyt.

Ilmoitus on tehty komission TRIS-tietokantaan ja se on ollut muiden jäsenvaltioiden ja komission kommentoitavana 13.5.-14.8.2025.⁶⁸ Ilmoitus tehtiin samanaikaisesti, kun hallituksen esitys oli lausuntokierroksella. Ilmoitukseen ei tullut odotusaikana huomautuksia tai yksityiskohtaisia lausuntoja eikä sidosryhmien kommentteja. Ilmoitukseen on lisätty vakiona komission kilpailukykyanalyysia koskeva viesti⁶⁹, jossa jäsenvaltiota kehoitetaan tekemään kilpailukykyanalyysin kansallisista säädöksistä komission kilpailukykyohjeen⁷⁰ mukaisesti. Esityksen mukaisissa muutosehdotuksissa ei kuitenkaan ole kyse ohjeen mukaisesta säädöshankkeesta, joilla olisi merkittävä vaikutus teollisuuteen, ja jolle tämän takia tulisi tehdä kilpailukykyvaikutusten perusteellinen analyysi. Vaikutusarviointia on kuitenkin täydennetty lausuntokierroksen jälkeen.

4.3 Vaikutusten seuranta

Liikenne- ja viestintäviraston liikennejärjestelmäanalyysi sisältää päivittyviä tilannekuvia liikennejärjestelmän tilasta. Liikennepalveluiden tilannekuvaan sisältyy tilannekuvia taksipalveluista ja -markkinoista. Taksimarkkinoiden osalta virasto päivittää vuosittain taksipalvelujen tarjontaa, taksiliikennemarkkinoiden vuositilastoja, taksiliikenteen hintaseurantaa, taksipalvelujen saatavuutta sekä taksiliikenteen esteettömyyttä käsitteleviä tilannekuvia. Muutosten vaikutuksia taksimarkkinoiden toimintaan ja kehitykseen voidaan seurata taksipalveluiden- ja markkinoiden tilannekuvien kautta.

⁶⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L1535>

⁶⁸ Ilmoitus 2025/0238/FI, <https://technical-regulation-information-system.ec.europa.eu/fi/notification/26902>

⁶⁹ Komission viesti MSG: 20251257.FI, <https://technical-regulation-information-system.ec.europa.eu/fi/notification/26902/message/111781/FI>

⁷⁰ Komission valmisteluasiakirja Bryssel, 27.1.2012 SEC(2012) 91 final, https://webgate.ec.europa.eu/TRIS-TBT/api/documents/tris_comp_proofing/SEC.2012.91-Comp_Proofing_FI.pdf

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

Taksiliikenteen luottamuksen palauttamisessa olennaisena osana on luvan myöntämisen edellytykset. Arvioitaessa hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioitavia rikoksia, merkittävää on se, että hyvämaineisuusvaatimusta käytetään myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisessä, jolloin siihen tehtävät muutokset vaikuttavat laajemmin, kuin vain taksiliikenteeseen. Liikenneluvan haltijat eivät myöskään ole suoraan asiakaskontaktissa samalla tavalla kuin taksinkuljettajat, jolloin täysin samoja luvan myöntämisen edellytyksiä kuin taksinkuljettajille ei olisi tarkoituksenmukaista säätää. Esivalmistelussa laaditussa arviomuistiossa esitettiin, että hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioitaisiin henkeen ja terveyteen kohdistuneet rikokset ja seksuaalirikokset, ampuma-aserikoksia sekä petos- ja maksuvälinerikoksia. Arviomuistiossa todettiin kuitenkin, että jatkovalmistelussa tulisi arvioida rikosten lisäämisen vaikutuksia ja perusteita. Lausuntopalautteessa huomioitavaksi ehdotettujen rikosten lisäämistä kannatettiin laajasti. Valmistelun aikana päätettiin jättää ampuma-aserikokset pois hyvämaineisuuden arvioinnista, sillä niiden tuoman rajoituksen ei nähty täyttävän suhteellisuusvaatimusta. Muilta osin valmistelun aikana ei harkittu listan laajentamista tai supistamista.

Yrittäjäkokeen siirtoa koskevan ehdotuksen tavoitteena on etenkin kokeen valvonnan parantaminen ja kokeiden yhteismitallisuus. Esivalmistelussa pohdittiin kokeen järjestämisen siirron vaihtoehtona myös ns. kokeen viranomaishyväksyntää. Tässä vaihtoehdossa yrittäjäkokeen sisällön hyväksyminen tehtäisiin ennakolta Liikenne- ja viestintäviraston toimesta. Käytännössä kysymysten hyväksyntä tehtäisiin samalla, kun koulutusorganisaatio saisi hyväksynnän sekä jatkossa vuosittain. Kuitenkin valmistelussa todettiin, että tällä ei saataisi kuitenkaan samoja hyötyjä, kuin kokeen siirrolla viraston tehtäväksi, vaan se saattaisi vain lisätä koulutusorganisaatioille hallinnollista taakkaa ja viraston tehtäviä, eikä se varmistaisi kokeiden yhteismitallisuutta yhtä hyvin kuin kokeen siirto viraston tehtäväksi.

Vilppiä koskevan sääntelyn vaihtoehtona on ollut esillä myös mahdollisuus pidentää vilpistä johtuvan määräaikaisen kiellon aikaa kuudesta kuukaudesta kahteentoista kuukauteen. Tämän osalta valmistelussa kuitenkin nähtiin ongelmaksi etenkin kohtuullisuus- ja suhteellisuusnäkökohdat, sekä perusoikeuksien liiallinen rajoitus suojeltavaan oikeushyvään nähden.

5.2 Taksien tunnistaminen ja valvonta

Taksien valvonnan tehostamisessa nähtiin alusta asti tarpeellisena saada liitettyä liikenneluvan haltijan ja ajoneuvon tiedot toisiinsa. Yhtenä vaihtoehtona olisi ollut säätää ainoastaan velvoite rekisteröidä ajoneuvo luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ilman erillistä liityntää. Jo tällä velvoitteella saataisiin joiltain osin liitettyä ajoneuvo luvanhaltijaan ja hyödynnettyä tietoa esimerkiksi verovalvonnassa. Kuitenkin saadakse enenkin poliisille tienvarsitarkastuksissa mahdollisimman eheän ja reaaliaikaisen tiedon taksina käytettävän ajoneuvon tiedoista ja siitä, kenen luvanhaltijan lukuun ajoneuvolla ajetaan, edellyttää erillisen liittämisen rekisteritiedoissa. Lisäksi tämän ollessa jo käytössä tavara- ja henkilöliikenneluvissa nähtiin saman velvoitteen säätäminen myös takseille parhaimpana ja tehokkaimpana keinona.

Säädöshankkeen esivalmistelussa pohdittiin useita eri toimia taksien tunnistamisen ja valvonnan lisäämiseksi. Lausunnoilla olleessa arviomuistiossa käsiteltiin värillisiä rekisterikilpiä, mutta niiden sääntelytarve jätettiin avoimeksi. Arviomuistion lausuntopalautteessa erillisiä taksikilpiä sekä kannatettiin luotettavuuden lisäävänä toimena että

vastustettiin hallinnollista taakkaa ja kustannuksia nostavina. Vaihtoehtona erillisille taksikilville olisi ollut jättää säätämättä niistä ja pitäytyä nykytilassa, jossa taksivalaisin olisi kuluttajille se, mikä erottaisi taksit muista ajoneuvoista. Tällöin luotettavuuden lisäävinä toimina olisi ollut ehdotuksessa olevat muut toimenpiteet, kuten ajoneuvon rekisteröinti luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liittäminen liikenneluvalla sekä julkisten rekisteritietojen laajempi avaaminen. Jo näillä toimenpiteillä saataisiin lisättyä luottamusta, mutta niiden vaikutus suoraan kuluttajalle olisi ollut pienempi.

Toisena vaihtoehtona arvioitiin mallia, jossa taksikilpiä annettaisiin toimijoille ilman erityisiä ennakkotarkistuksia tai kevyemmällä tarkistuksilla. Tämä malli tarkoittaisi kevyimmillään sitä, että taksikilpi olisi samanlainen indikaatio kuluttajalle kuin taksivalaisin, eikä siten toisi merkittävää lisäarvoa luotettavuuden kannalta. Hyötynä mallissa olisi hieman vähempi hallinnollinen taakka ja erityisesti pienemmät viranomaiskustannukset. Taksikilpi ei kuitenkaan toisi tällaisenaan valvontaan myöskään varsinaisesti uutta hyödyllistä lisäelementtiä taksivalaisimen lisäksi. Tällöin vain vaatimus ajoneuvon rekisteröinnistä luvanvaraiseen liikenteeseen tarkistettaisiin rekisteritiedoista kilpien luovuttamisen yhteydessä, jolloin saataisiin ainakin osittainen varmuus ajoneuvon käytöstä taksiliikenteessä. Tässä esityksessä ehdotettu liikenteenpalveluista annetun lain 17 §:n 2 momentin mukainen taksiauton ja liikenneluvan sekä auton omistajuus- tai haltijuustiedon yhteyksien tarkistus taksikilpien luovutuksessa on kuitenkin taksikilpien luotettavuuden kannalta merkityksellisin tarkistus. Ilman tätä luotettavuuden tarkistusta taksikilpiä ei olisi mielekästä ottaa käyttöön. Ilman tätä tarkistusta taksikilvet olisivat lopulta kaikkien saatavilla myös ilman asianmukaista liikennelupaa, mikä ei lisäisi taksialan luotettavuutta, eikä näin ollen olisi tarkoituksenmukainen tapa säätää taksikilvistä.

Arviomuistiossa pohdittiin myös seuraamuksen säätämistä määräyksen vastaisesta taksivalaisimesta. Muusta takseja koskevasta sääntelystä poiketen, taksivalaisimesta säädetään tieliikennelaissa. Tieliikennelain 155 §:n 1 momentin mukaan taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin. Tämän lisäksi tieliikennelain 171 §:n mukaan kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttämisestä säädettyä. Taksivalaisin kuuluu 5 luvussa säädettyihin varusteisiin. Poliisi voi siis määrätä liikennevirhemaksun, jos taksivalaisin puuttuu taksiajoneuvosta kokonaan tai se ei ole näkyvillä. Taksivalaisimesta säädetään tieliikennelain lisäksi myös ajoneuvolaissa. Ajoneuvolain 13 §:n 2 momentissa säädetään, että ajoneuvossa on oltava tarpeelliset valaisimet, ja 8 momentissa, että Liikenne- ja viestintävirasto antaa valaisimista tarkempia määräyksiä. Ajoneuvolaissa ei ole seuraamussääntelyä, mikäli taksivalaisin ei ole ajoneuvolain tai sen nojalla annettujen määräysten mukainen. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen ajoneuvolain 13 §:n 8 momentin nojalla. Määräys koskee ajoneuvojen erityisvalaisimia, heijastimia, heijastavia merkintöjä sekä hälytysajoneuvojen äänimerkinantolaitteita.⁷¹ Määräys sisältää tarkemmat määritykset taksivalaisimen väristä, koosta, tekstistä ja lisälaitteesta. Muunlaisen kuin kyseisen määräyksen mukaisen taksivalaisimen käyttämisestä ei kuitenkaan ole säädetty suoraan seuraamusta. Poliisi voi kuitenkin nykytilanteessa puuttua huomautuksella asiaan, jos se havaitsee liikenteessä selkeästi määräyksen kriteereistä poikkeavan taksivalaisimen. Mahdollinen sääntelyaukko koskee siis taksivalaisinta, joka on ajoneuvossa, mutta se ei ole määräyksen mukainen. Koska tieliikennelaissa on velvoite käyttää taksivalaisinta, voitaisiin myös ajatella,

⁷¹ Traficomien määräys ajoneuvojen erityisvalaisimista, heijastimista, heijastavista merkinnoista sekä hälytysajoneuvojen äänimerkinantolaitteista (TRAFICOM/393402/03.04.03.00/2020).

että selvästi määräyksen vastaisen taksivalaisimen käyttämisen ei voi tulkita täyttävän tieliikennelain 155 §:n 1 momentin mukaista vaatimusta taksivalaisimen käyttämisestä, josta voi määrätä liikennevirhemaksun. Mikäli taas valaisin olisi vain pienesti määräyksen vastainen, on huomautus arvioitu riittäväksi toimeksi, etenkin kun esityksessä on mukana ehdotus erillisistä taksikilvistä, jolloin taksivalaisimen vaikutus tunnistettavuuteen ei olisi enää yhtä kriittinen. Mahdollisesti myös tiedottamalla tai muilla kevyemmällä keinoilla, kuin hallinnollisin sanktioin voitaisiin lisätä luvanhaltijoiden tietämystä taksivalaisimen määräyksen sisällöstä.

5.3 Taksamittari ja taksimatkaista kerättävät tiedot

Kaikista taksikyydeistä kerättävien ja säilytettävien vähimmäistietojen määrittely laissa on nähty välttämättömänä verotuksen jälkivalvontaa parantavana keinona. Taksimatkaista kerättävien tietojen listaus lain 15 a §:ssä on määritelty Verohallinnon tietotarpeiden pohjalta. Yhtenä vaihtoehtona taksamittarin edellyttämiselle tietojen kerääjänä olisi ollut säilyttää nykytila, jossa myös muilla laitteilla tai järjestelmillä voitaisiin jatkossakin kerätä laissa vaaditut tiedot. Esivalmistelun aikana laaditussa arviomuistiossa taksamittarin sääntelytarve jätettiin avoimeksi. Lausuntopalautteen perusteella osa kannatti taksamittarin edellyttämistä nimenomaan ns. kassakoneena tietojen keräämisessä ja osa taas piti taksamittarin edellyttämistä hankaloittavana ja turhana kustannuksena ja taakkana. Sekä lausunnoissa että myös arviomuistiossa painotettiin lisäksi teknologianeutraaliutta sekä uudenlaisten teknologioiden mahdollisuuksia tiukasti säännellyn taksamittarin rinnalla.

Verohallinnon havaintojen mukaan taksitoiminnan tulovirta muodostuu useista eri lähteistä mukaan lukien erilaisten alustataloustoimijoiden sovellus-, tolppa- ja Kela-kyydeistä sekä muista satunnaisista ajoista. Verohallinnon lausunnon mukaan ajoneuvoon kiinteästi asennettavan standardoidun taksamittarin edellyttäminen varmistaa tiedon kertymisen yhtenevästi taksiajoista ja ajoneuvoilla ajetuista kokonaiskilometreistä. Taksamittariedellytys mahdollistaa Verohallinnon taksivalvontaan kohdistaman valvontaresurssin tehokkaamman käytön nykytilanteeseen verrattuna. Ilman taksamittarin tuottamaa yhtenäistä vertailuaineistoa valvontaresurssia joudutaan kohdistamaan enemmän pistemäisesti. Verohallinto voi tehdä valvontaa sitä tehokkaammin ja kohdennetummin, mitä kattavampi ja parempilaatuinen vertailutieto sillä on käytettävissä.

Kun tietojen keruuta koskevan sääntelyn tarve ja tavoite lähtevät verovalvonnan tarpeista, ja verovalvonnan näkökulmasta taksamittari on tällä hetkellä luotettavin tiedon kerääjä ja säilyttäjä, eikä muiden laitteiden ja järjestelmien ole nähty päässeen tavoitteeseensa yhtä luotettavina tiedonkerääjinä, oli nykytilaan tarpeen tehdä muutos.

Edellisessä taksisääntelyn muuttamista koskeneessa lainsäädäntöhankkeessa selvitettiin myös muun laitteen tai järjestelmän tarkempaa määrittelyä ja suhdetta mittauslaitedirektiiviin mm. käymällä asiasta keskustelua Euroopan komission kanssa (HE 176/2020 vp, s.16–17). Komissio kehotti tällöin selventämään sääntelyä siten, että siitä käy selvästi ilmi, että taksamittareiden tulee täyttää mittauslaitedirektiivin vaatimukset ja että muut laitteet ja järjestelmät erotetaan selvästi taksamittareista. Komission suosituksen perusteella sääntelyä muutettiin siten, että taksamittarin sekä muun laitteen ja järjestelmän eroavaisuudet määritettiin riittävän selkeästi, jotta mittauslaitedirektiivin asianmukaisesta toimeenpanosta oli mahdollista varmistua. Muun laitteen ja järjestelmän ominaisuudet ja käyttötarkoitus tuli komission näkemyksen mukaan määritellä siten, ettei ole vaaraa, että ne tulkittaisiin mittauslaitedirektiivissä tarkoitetuksi taksamittariksi ja ettei kansallisen säännöksen soveltaminen johtaisi epäsuorasti mittauslaitedirektiivin virheelliseen soveltamiseen. Tästä syystä vaihtoehdoksi ei nähty muun laitteen tai järjestelmän tarkempaa sääntelyä tässä hankkeessa.

Myöskään mm. lausunnoissa esille tuotua vaihtoehtoa kolmannen osapuolen tarkemmasta määrittelystä tai luvanvaraiseksi tekemistä ei nähty tarkoituksenmukaiseksi. Kolmas osapuoli voi olla mikä tahansa taho paitsi tietoja tuottava luvanhaltija itse, mistä syystä kolmannen tahon määrittelemisen olisi käytännössä erittäin hankalaa, jolloin kolmannen osapuolen luvanvaraisuus olisi lähinnä vaihtoehtona. Tämä taas edellyttäisi, että toimiluvan myöntämisen edellytyksistä sekä toimijan velvollisuuksista ja niiden rikkomisen seuraamuksista säädettäisiin erikseen. Sääntelyn seurauksena muodostuvalla toimilupa- ja valvontaprosesseilla tulisi myös olemaan resurssi- ja muita kustannusvaikutuksia prosesseista vastaavalle viranomaiselle sekä hallinnollista taakkaa toimijoille. Aivan erityisen merkittäviä resurssi- ja kustannusvaikutuksia olisi sääntelyllä, joka koskisi kolmannen osapuolen haltuun siirtyneen tiedon valvontaa. Kolmansien osapuolien tarkempi määrittely tai luvanvaraiseksi tekeminen ei myöskään vaikuttaisi niihin luvanhaltijoihin, jotka laiminlyövät 15 a §ssä säädettyt velvoitteensa tietojen keruulle.

Lisäksi oli arvioitavana, olisiko tietojen listauksesta ja niiden säilytysvelvollisuudesta yhä tarpeen säätää yhtä yksityiskohtaisesti liikennepalvelulaissa siinä tapauksessa, että kaikissa ajoneuvoissa olisi taksamittari, joka täyttäisi mittauslaitelaissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa määritellyt vaatimukset tietojen keräämisen ja säilyttämisen tasosta. Tämä nähtiin kuitenkin yhä tarpeelliseksi, jotta voitaisiin varmistaa se, että taksiryttäjät jatkossakin keräävät ja säilyttävät kaikki laissa määritellyt tiedot jokaisesta taksimatkasta. Poistamalla velvoite heikennettäisiin valvonnan mahdollisuuksia saada tarpeellinen aineisto käyttöönsä, eikä taksamittarin edellyttämällä ilman selvää velvoitetta tietojen keräämisestä ja säilyttämisestä olisi saanut yhtä paljon hyötyjä. Lausuntokierrosvaiheessa esityksessä oli myös ehdotettu, että 15 a §:ssä luetellut tiedot eivät olisi olleet tyhjentyviä, vaan pykälässä oli lisätty sana vähintään. Tämä poistettiin lausuntokierroksen jälkeen mm. Tietosuojavaltuutetun lausunnon perusteella, sillä laissa olevan luettelon on oltava tyhjentävä.

Taksamittaria ei kuitenkaan harkittu käytettävän hinnan määräytymisen perusteena muissa kuin jo nykyisellään muuttuvahintaisissa kyydeissä 152 §:n 2 momentin mukaisesti, sillä tämä vaatimus estäisi erilaisten hinnoittelumallien ja tilaustapojen käyttämisen.

5.4 Koulutusorganisaatioiden hyväksyntä

Ehdotettujen taksinkuljettajien peruskoulutusta tai täydennyskoulutusta järjestävien koulutusorganisaatioiden hyväksynnästä voitaisiin jättää säätämättä siten, että koulutuksen tarjoaminen jätettäisiin markkinoilla ilman hyväksyntää toimivien tahojen varaan. Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan voimassa olevan lain mukaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä. Siten esitettyä etenemistapaa pidetään lainsäädännön yhdenmukaisuuden näkökulmasta tarkoituksenmukaisena. Esivalmistelussa laaditussa arviomuistiossa myös pohdittiin koulutusorganisaation henkilöstölle asetettavia tarkempia edellytyksiä, mutta uusien edellytysten tuomista henkilötasolle ei nähty tarkoituksenmukaisena, sillä koulutusorganisaation henkilöt eivät ole säännellyssä ammatissa, vaan ainoastaan organisaation tietyssä roolissa, ja uusien työllistymistä rajoittavien toimien ei nähty tuovan varsinaisesti hyötyjä.

5.5 Hinnoittelu ja seuraamukset

Yhtenä vaihtoehtona olisi ollut lisätä liikennevirhemaksuja hinnoittelun vastaisesta toiminnasta mm. siten, että liikennevirhemaksu tulisi määrättäväksi, jos kuljettaja ei kertoisi hintaa etukäteen tai jos lopullinen hinta olisi vastoin sovittua. Liikennevirhemaksun määrää poliisi, jolloin väärinkäytöksen tulisi olla poliisin havaittavissa tai selvitettävissä. Mikäli

liikennevirhemaksut tulisivat määrättäväksi tilanteissa, joissa olisi vastakkain vain kuluttajan ja kuljettajan sanat, olisi maksun määrääminen vähintäänkin hankalaa. Hallinnolliset sanktiot soveltuvat etenkin tilanteisiin, joissa on kyse yksinkertaisesti toteennäytettävistä lainsäädännön rikkomuksista. Samasta syystä mm. välitysyhtiölle ei tulisi liikennevirhemaksua määrättäväksi, sillä välitysyhtiön mahdollista hinnoittelua koskevat epäselvyydet liittyisivät vain mm. sovelluksen toimintaan ja siinä ilmoitettuihin tietoihin ennen tilauksen tekemistä, eikä liikenteessä olevaan taksikyytiin. Tästä syystä jatkovalmistelussa liikennevirhemaksu hinnoittelun vastaisesta toiminnasta säädettiin määrättäväksi vain luvanhaltijalle, joka vastaa mm. ajoneuvon varustelusta ja hintamerkinnoista.

5.6 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

Ehdotetuista uusista rikoksista ajoluvan saamisen esteeksi on ollut erilaisia vaihtoehtoja. Arviomuistiossa ei yksilöity tarkemmin, mitkä rikokset aiheuttaisivat ajoluvan saamisen esteen, vaan muistiossa esiteltiin rikosluvuittain huomioitavia rikoksia. Valmistelun aikana kyseisten rikoslain lukujen (RL 36 petoksesta ja epärehellisydestä, 37 maksuvälinerikoksista, 41 aserikoksista) rikoksia punnittiin suhteellisuuden ja perusoikeuksien näkökulmasta. Arviomuistion lausuntopalautteessa oikeusministeriö totesi, että jatkovalmistelussa on käytettävä tarkkaa harkintaa ja lisäykset rajattava koskemaan vain sellaisia rikoksia, joilla on riittävän välitön yhteys matkustajien ja muiden liikenteessä olevien turvallisuuteen. Tästä syystä vaihtoehtona ei ollut huomioida kaikkia rikoksia, vaan ainoastaan riittävät vakavat rikokset otettiin esitykseen mukaan. Lausuntopalautteissa esitettiin myös useita muita rikoksia, jotka tulisi huomioida ajoluvan myöntämisen esteenä, kuten rikoslain 25 luvun vapautteen kohdistuvia rikoksia, joilla todettiin valmistelussa oleva merkittävä liityntä kuljettajan luotettavuuteen sekä kuluttajan turvallisuuteen. Myös veropetoksia koskevat rikokset ehdotettiin lausuntopalautteessa huomioitavaksi ja myös nämä todettiin valmistelussa olevan tarkoituksenmukainen lisäys, etenkin yhdistettynä taksamittarivaatimukseen, jossa kuljettajalle tulee uusia velvollisuuksia kirjata taksimatkan tietoja käsin taksamittariin. Näiden osalta vaihtoehtona olisi ollut olla ottamatta niitä mukaan, mutta tällöin 25 §:ään tehtävät muutokset eivät olisi olleet yhtä vaikuttavia.

Ehdotetusta taksinkuljettajan peruskoulutuksesta voitaisiin jättää säätämättä siten, että uudet taksinkuljettajan ajoluvan hakijat saisivat ajoluvan edelleen ilman koulutuksen käymistä. Taksinkuljettajan koulutuksen vaikutus asiakaskokemukseen ja välillisesti taksiliikenteen turvallisuuteen arvioidaan kuitenkin olevan sen verran merkittävä, että samaan lopputulemaan olisi hyvin haasteellista päästä muilla keinoin. Siten esitettyä etenemistapaa pidetään tarkoituksenmukaisena taksiliikenteen luottamuksen palauttamisen ja liikenneturvallisuuden lisäämisen kannalta. Koulutuksen keston osalta vaihtoehtona voisi olla lyhyempi (esimerkiksi 7 tunnin mittainen) tai pidempi (esimerkiksi 35 tunnin mittainen) koulutus. Lyhyemmän koulutuksen ei nähty tuovan tarpeeksi lisäarvoa, sillä yhden päivän aikana ei ehtisi käydä läpi tarpeellisia aihekokonaisuuksia, jolloin sen vaikuttavuus jäisi pieneksi. Pidemmän koulutuksen hankaluudeksi nähtiin sen mahdollinen korkea hinta osallistujalle sekä alalle tulon kynnyksen nosto turhan korkeaksi.

Perusvalmistelun aikana on arvioitu myös mahdollisuutta säätää määräaikaisesta kiellosta osallistua taksinkuljettajan kokeeseen sen jälkeen, kun henkilö ei ole päässyt kokeesta läpi. Määräaikaisen osallistumiskiellon voisi välillisesti ajatella lisäävän liikenne- ja matkustajaturvallisuutta sillä, että kokelaalla on aikaa aidosti aikaa opiskella taksialan perustiedot ja -taidot ennen uutta yritystä. Lisäksi määräaikaisella kiellolla voitaisiin ehkäistä mahdollista koekysymysten vuotoa. Määräaikaisen kiellon asettamisen kustannushyötysuhteen on kuitenkin arvioitu olevan heikko, minkä lisäksi se tarkoittaisi rajoitusta erityisesti

perustuslain 18 §:ssä turvattuun oikeuteen työhön ja elinkeinovapauteen. Siten määräaikaisesta kiellosta osallistua kokeeseen hylättyjen suoritusten jälkeen ei ehdoteta säädettäväksi.

Ehdotettujen Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymien taksinkuljettajien koulutusorganisaatioiden järjestämien koulutusten lisäksi voitaisiin säätää, että taksinkuljettajan koulutuksen tai koulutuksen ja kokeen tuottavan pätevyyden voisi saada myös ammatillisen koulutuksen kautta logistiikan perustutkinnon perusteisiin kuuluvan taksiliikenteen kuljettajana työskentelyyn tähtäävän tutkinnon osan suorittamisella. Kahden koulutuspolun avaaminen johtaisi käytännössä tilanteeseen, jossa Suomessa järjestettäisiin sekä maksuttomia että maksullisia taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksen täyttäviä koulutuksia. Koska taksinkuljettajan koulutuksesta säädetään kansallisesti, perusvalmistelussa on alalle hakeutuvien henkilöiden yhdenvertaisuuden ja yritysten kilpailuneutraaliuden näkökulmasta pidetty tarkoituksenmukaisena, että lakisääteistä taksinkuljettajan koulutusta järjestäisivät vain Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät koulutusorganisaatiot.

Ehdotetun taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta voitaisiin jättää säätämättä siten, että lain voimaan tullessa taksinkuljettajan ajoluvan haltijoiden ei tarvitsisi käydä seitsemän tunnin täydennyskoulutusta ajoluvan uusimisen yhteydessä. Vaihtoehtoisesti lain voimaan tullessa voimassa olevien taksinkuljettajan ajoluvan haltijoilta voitaisiin edellyttää taksinkuljettajan niin kutsutun peruskoulutuksen eli esitetyn 21 tunnin mittaisen koulutuksen käymistä. Mikäli alalla nyt olevat taksinkuljettajat eivät joutuisi käymään mitään koulutusta, olisi alalla edelleen erilaiset perustiedot ja -taidot omaavia kuljettajia. Toisaalta alalla lain voimaantulon hetkellä olevilla kuljettajilla voi olla vuosikymmenten kokemus matkustajien avustamisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista ja asiakkaiden turvallisesta kuljettamisesta. Näin ollen esitettyä taksinkuljettajan täydennyskoulutusta pidetään taksiliikenteen yhdenmukaisen laadun ja toisaalta alalla olevilta taksinkuljettajilta edellytettävien vaatimusten suhteellisuuden näkökulmasta perusteltuna.

5.7 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

5.7.1 Yleistä

Kansainvälisen vertailun tarkoituksena on ollut selvittää taksilainsäädännön sääntelymalleja Suomelle merkityksellisissä vertailuvaltioissa eli Pohjoismaissa (Ruotsi, Norja, Tanska) sekä Alankomaissa. Vertailussa on kiinnitetty huomiota esityksen pääteemoihin, eli lupien myöntämisen edellytyksiin ja huomioitaviin rikoksiin, taksiyrittäjän ja taksinkuljettajan koulutuksiin ja kokeisiin, taksien tunnistamiseen ja erillisiin taksikilpiin ja niiden valvontaan sekä taksamittariin ja muuhun tiedonkeruuseen. Esityksessä on informatiivinen katsaus ulkomaiden lainsäädännöstä ja ulkomailla käytetyistä keinoista. Muiden maiden kokemuksia on hyödynnetty valmistelussa, mutta sellaisenaan ei muiden maiden sääntelymalleja ole otettu valmistelussa ratkaisuiksi.

5.7.2 Taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykset

5.7.2.1 Hyvämainisuusvaatimuksen täyttymisen estävät rikokset

Ruotsissa taksiliikennettä saa harjoittaa ainoastaan luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, jolla on taksiliikennelupa (taxitrafiktillstånd). Taksiliikenneluvan haltijalle on asetettu hyvämainisuusvaatimus. Hyvämainisuutta arvioi Transportstyrelsen kokonaisarviointiin perusteella. Hyvämainisuusvaatimuksen edellytykset eivät täyty, mikäli henkilöllä on velkaa Kruunuvoudille, henkilö on konkurssissa, tai edustanut muita edeltävän viiden vuoden aikana konkurssiin asetettuja yhtiöitä. Henkilö ei saa olla syylistynyt vakaviin tai toistuviin rikoksiin

tai rikkomuksiin. Ruotsissa hyvämaineisuusvaatimus ei täyty, jos henkilö on tuomittu mm. vakavasta rikoksesta, taksilain tai sen nojalla annettujen määräysten rikkomisesta, tieliikennettä koskevien määräysten rikkomisesta, tai alan palkka- ja työsuhteita koskevien määräysten rikkomisesta. Oikeushenkilöiden osalta hyvämaineisuusvaatimus koskee laissa määriteltyä henkilöpiiriä.

Norjassa taksiliikennettä saa harjoittaa se, jolla on taksiliikennelupa (drosjeløyve). Taksiliikennelupa vaaditaan myös niiltä, jotka tarjoavat taksia muistuttavaa palvelua digitaalisten alustojen välityksellä. Luvanhakijan ja luvanhaltijan tulee muun ohella täyttää hyvämaineisuusvaatimus. Hyvämaineisuusvaatimus ei täyty, jos hakija tai haltija on menettänyt oikeuden toimia elinkeinotoimiharjoittajana, tai mikäli tämä on tuomittu törkeästä rikoksesta. Myös talousrikokset otetaan huomioon arvioinnissa. Jos luvanhakija tai luvanhaltija on yritys tai muu oikeushenkilö, sekä oikeushenkilön että päivittäisestä toiminnasta tai liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä hyvämaineisuusvaatimus.

Tanskassa taksiliikennettä saa harjoittaa yritys, jolla on kaupallisen henkilökuljetuksen lupa (tilladelse til erhvervsmæssig persontransport). Taksipalveluita saavat myydä ainoastaan välityskeskukset (kørselskontor). Kaikkien kaupallisen henkilökuljetuksen luvanhaltijoiden on siten liitettävä välityskeskukseen. Välityskeskustoiminta on luvanvaraista, ja Færdselsstyrelsen myöntää luvan toimintaan. Færdselsstyrelsen myöntää myös kaupallisen henkilökuljetuksen luvan, jolle on asetettu hyvämaineisuusvaatimus sekä yrityksen että päivittäistä toimintaa johtavan vastuullisen johtajan osalta. Vastuullisen johtajan luvan hyväksymisen ehtona on, että henkilöä ei ole tuomittu rikoksesta, joka aiheuttaa ilmeisen vaaran yrityksen väärinkäytölle. Yrityksen hyvämaineisuuden arvioinnissa voidaan ottaa huomioon myös toimijoiden aiemmat hyvämaineisuuden menetykset.

Alankomaissa taksiliikennettä saa harjoittaa se, jolla on taksiliikennelupa (vergunning voor taxivervoer). Taksiliikennelupahakemukseen ja ajolupahakemukseen on liitettävä hyvämaineisuustodistus (Verklaring Omtrent het Gedrag, VOG), jonka myöntää Alankomaiden oikeus- ja turvallisuusministeriö (Justis). Arviointiprosessia on kuvattu tarkemmin Alankomaiden taksinkuljettajan ajolupaa käsittelevässä osiossa.

Hakemukseen on liitettävä hyvämaineisuustodistus kaikilta omistajilta, osakkailta, hallituksen jäseniltä ja valtuutetuilta. Taksiliikennelupa on voimassa toistaiseksi, mutta tämä tarkastetaan viiden vuoden välein, että luvan edellytykset edelleen täyttyvät.

5.7.2.2 Taksiliikenneluvan vaatimat koulutukset ja kokeet

Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa ja Alankomaissa taksiliikenneluvan saamiseksi ei vaadita koulutusta.

Ruotsissa liikenneluvan hakijan tulee suorittaa neljä osakoetta. Osakokeiden 1–3 koeaika on 45 minuuttia ja ne sisältävät kysymyksiä lainsäädännöstä, yrityksen liikkeenjohdosta, taloushallinnosta, teknisistä standardeista ja liikenneturvallisuudesta. Neljännen kokeen koeaika on 120 minuuttia ja se sisältää tapaustutkimuksia. Kokeet voi suorittaa haluamassaan järjestyksessä, mutta ne tulee suorittaa kuuden kuukauden sisällä ensimmäisestä hyväksytystä kokeesta. Jos kokeissa jää kiinni vilpistä, on karenssiaika yksi tai kaksi vuotta vilpin yrityksen ajankohdasta.

Norjassa liikenneluvan hakijan tulee suorittaa teoriakoe, joka sisältää 35 monivalintakysymystä. Koeaika on 60 minuuttia. Tanskassa ja Alankomaissa liikenneluvan hakijalta ei edellytetä koetta.

5.7.3 Taksien tunnistaminen ja valvonta

Ruotsissa ajoneuvoon, joka on ilmoitettu taksiliikenteeseen, on asennettava erityinen rekisterikilpi. Myös sellaisiin takseihin, jotka ottavat vastaan tilauksia alustatoimijoiden sovelluksien kautta, on asennettava erityinen rekisterikilpi. Sellaiseen ajoneuvoon, joka on kytketty luvanvaraiseen tilausvälityskeskukseen, ei tarvitse asentaa erityistä rekisterikilpeä. Erityiskilvellä varustettua ajoneuvoa saa myös käyttää yksityisliikenteessä. Mikäli taksiliikenteeseen rekisteröity ajoneuvo vaihtaa omistajaa ja omistajanvaihdos johtaa siihen, että ajoneuvolle ei enää vaadita erityistä rekisterikilpeä, uuden omistajan rekisteröinti tapahtuu vasta, kun erityinen rekisterikilpi on palautettu Transportstyrelsenille. Jos ajoneuvon omistajuus vaihtuu toiselle taksiluvanhaltijalle ja ajoneuvo on edelleen taksiliikenteessä, ajoneuvossa on edelleen oltava erityinen rekisterikilpi.

Luvanhaltijan on ilmoitettava Transportstyrelsenille tieto niistä ajoneuvoista, joita se aikoo hyödyntää taksiliikenteessä. Luvanhaltija voi ilmoittaa ainoastaan sellaisen ajoneuvon, joka on rekisteröintikatsastettu taksiliikenteeseen. Ilmoituksen yhteydessä luvanhaltija ilmoittaa ajoneuvon rekisterinumeron sekä tiedon siitä, mikäli luvanhaltija käyttää ajoneuvoa käyttöoikeuden perusteella. Transportstyrelsen tarkastaa tieliikennerekisteristä, että luvanhaltija on ajoneuvon omistaja, sekä että ajoneuvo täyttää sille asetetut vaatimukset. Mikäli luvanhaltija ei ole ajoneuvon omistaja, Transportstyrelsenin on tarkastettava, että luvanhaltijalla on käyttöoikeus ajoneuvolle. Luvanhaltijan on myös ilmoitettava, mihin raportointikeskukseen ajoneuvon taksamittarista viedään tiedot. Jos ajoneuvo poistetaan taksiliikenteestä, siitä on tehtävä ilmoitus Transportstyrelsenille ja erityinen rekisterikilpi on palautettava Transportstyrelsenille.

Norjassa takseilla ei ole erityisiä rekisterikilpiä, mutta taksiliikenneluvan numero on merkittävä auton ulkopuolelle. Taksiliikennelupa on ajoneuvokohtainen ja alkuperäinen lupa-asiakirja on oltava ajoneuvossa. Taksiliikenneluvan haltijalla voi olla monta lupaa, ja sen myötä monta ajoneuvoa, mikäli se pystyy osoittamaan riittävät taloudelliset resurssit tähän. Taksiliikenteessä luvanhaltijan tulee käyttää ajoneuvoa, joka on rekisteröity taksiksi ajoneuvorekisterissä. Koska taksit ovat luvanvaraisia ajoneuvoja, rekisteröinnin tai uudelleen rekisteröinnin yhteyteen on liitettävä lupa-asiakirja. Kuljetusta suorittavan ajoneuvon kuljettajan on pystyttävä osoittamaan, että luvanhaltijalla on oikeus käyttää ajoneuvoa. Tämä osoitetaan joko siten, että luvanhaltija on merkitty rekisteriotteeseen omistajaksi, tai esittämällä kopio vuokra- tai leasingsopimuksesta. Jos luvanhaltijan ajoneuvo on esimerkiksi korjauksen takia pois käytöstä, luvanhaltija voi ottaa käyttöönsä toisen ajoneuvon, kunhan se täyttää taksin varustuksesta säädettyt vaatimukset. Myös tässä tilanteessa ajoneuvosta on löydettävä alkuperäinen lupa-asiakirja sekä kopio vuokra- tai leasingsopimuksesta, mikäli luvan haltija ei ole ajoneuvon omistaja.

Tanskassa takseilla ei myöskään ole erityisiä rekisterikilpiä, mutta tietyt rekisterinumerot ovat varattuja taksiajoneuvoille. Taksiajoneuvon rekisterikilvessä on kaksi kirjainta sekä numero, joka on 98 000 ja 99 999 välillä. Lupanumero tulee myös olla merkittynä ajoneuvon ulkopuolella. Luvanhaltijan on ilmoitettava Færdselsstyrelsenille käyttämänsä auton rekisterinumero. Luvanhaltija tekee ilmoituksen sähköisen palveluportaalien kautta. Kaupallisen henkilökuljetuksen luvan saa yhdistää yhteen ajoneuvoon kerrallaan ja luvanhaltijan on oltava rekisteröitynä ajoneuvon käyttäjäksi. Luvanhaltijalla voi olla monta lupaa, jos se pystyy osoittamaan riittävät taloudelliset resurssit tähän. Kaupallisia henkilökuljetuksia saa suorittaa ainoastaan ajoneuvolla, joka on hyväksytty ja rekisteröity kaupalliseen henkilöliikenteeseen. Ajoneuvo tulee lisäksi olla hyväksytty taksiliikenteeseen Motorstyrelsenin Motorrekisterissä.

Alankomaissa jokaisessa taksiajoneuvossa tulee olla erityinen rekisterikilpi. RDW (Alankomaiden ajoneuvoviranomainen) tarkistaa, että ajoneuvo voidaan hyväksyä taksiliikenteeseen, ja tekee merkinnän ajoneuvorekisteriin. Taksirekisteröintiä varten rekisteröijän tulee olla rekisteröitynä Kauppakamarin kaupparekisterissä, ja sillä tulee olla taksiliikennelupa. Ajoneuvon on lähtökohtaisesti oltava luvanhaltijan omistuksessa. Mikäli rekisteröitävä ajoneuvo on jonkun toisen omistuksessa, esimerkiksi leasing-sopimuksella, tulee täyttää yhteiskäyttölausunto. Kun ajoneuvo on merkitty taksiksi ajoneuvorekisteriin, luvanhaltija saa postitse taksikilpipäätöksestä kirjeen, jonka perusteella voi hakea erityiset rekisterikilvet taksille.

Ajoneuvoa saa käyttää yksityisajossa, vaikka ajoneuvossa on erityiset kilvet ja se on merkitty taksiksi ajoneuvorekisterissä. Jos ajoneuvo on rekisteröity taksiksi, mutta siinä normaalit kilvet, ajoneuvoa ei saa käyttää yksityisessä- eikä taksiliikenteessä. Kilpien vaihdon yhteydessä alkuperäiset kilvet palautetaan ajoneuvon. Kilpien vaihto tapahtuu valtuutetulla rekisterikilpivalmistajalla. Ajoneuvon, jolla on taksimerkintä ajoneuvorekisterissä, voi myydä toiselle taksiluvanhaltijalle. Ajoneuvon omistaja voi myös poistaa taksimerkinnän ajoneuvorekisteristä, mikäli ajoneuvo ei enää ole taksikäytössä, tai jos omistaja haluaa myydä sen ilman merkintää. Tässä tapauksessa erityinen rekisterikilpi on vaihdettava normaaliin rekisterikilpeen valtuutetulla rekisterikilpivalmistajalla.

5.7.4 Taksamittari ja taksimatka kerättävät tiedot

Vertailussa on selvitetty taksamittareiden pakollisuutta vertailumaissa.

Ruotsissa ajoneuvoa saa hyödyntää taksiliikenteessä ainoastaan, jos siihen on asennettu taksamittari tai taksiajoneuvon erityinen laite. Ajoneuvossa ei saa olla yhtä aikaa sekä taksamittaria, että taksiajoneuvon erityistä laitetta. Jos ajoneuvossa on taksamittari, sitä on käytettävä jokaisen ajotehtävän yhteydessä. Jos ajotehtävä suoritetaan kiinteään hintaan, hinta on rekisteröitävä taksamittariin, kun ajotehtävä alkaa. Säännöt, jotka koskevat taksamittarin käyttöä, koskevat myös niitä ajotehtäviä, jotka ovat tilattu alustatoimijan sovelluksen kautta. Taksamittarin käyttövelvoite ei näytä poistaneen tulojen aliraportointiin liittyviä haasteita. Ruotsin Taksiliiton vuonna 2018 tilaaman selvityksen mukaan alustatoimijoiden sovellusten kautta tilatuissa kyydeissä taksamittareihin syötetty tieto matkan hinnasta oli usein merkittävästi asiakkaalta perittyä hintaa alhaisempi.

Taksamittarin tuottamat tiedot tulee toimittaa viikoittain raportointikeskukseen. Transportstyrelsen valvoo, että taksiliikenneluvan haltijan kaikista ajoneuvoista taksamittarin tiedot siirtyvät raportointikeskukseen. Mikäli Transportstyrelsen havaitsee, että tiedonsiirtoja puuttuu, se voi tämän seurauksena perua taksiliikenneluvan. Raportointikeskuksen pitäminen on luvanvaraista toimintaa, ja luvan myöntää Transportstyrelsen. Verohallinto hyödyntää raportointikeskusten tietoja verovalvonnassa. Tiedot toimitetaan raportointikeskuksista verohallinnolle pyydettyä.

Jos ajoneuvossa on taksiajoneuvon erityinen laite, luvanhaltijan on liitettävä ajoneuvo luvanvaraiseen tilausvälityskeskukseen. Tämänhetkisten tietojen mukaan Ruotsissa ei ole vielä luvanvaraisia tilausvälityskeskuksia. Käytännössä se tarkoittaa, että jokaisessa taksiajoneuvossa on tällä hetkellä taksamittari. Luvanvaraiset tilausvälityskeskukset voisivat Ruotsissa ottaa vastaan tilauksia ja jakaa niitä taksiliikenneluvan haltijoille. Taksiliikenneluvan haltija, joka on liittänyt ajoneuvonsa luvanvaraiseen tilausvälityskeskukseen, saisi suorittaa ainoastaan kiinteähintaisia ennakotilattuja ajotehtäviä. Asiakkaan tulisi maksaa kyyti luvanvaraiselle tilausvälityskeskuselle, maksu ei saa mennä taksinkuljettajan tai taksiliikenneluvan haltijan kautta. Luvanvaraisella tilausvälityskeskuksella olisi oltava sertifioitu tekninen laite, joka voi

kerätä, tallentaa ja luovuttaa niitä tietoja, jotka verohallinto tarvitsee, kun se valvoo taksinkuljettajia ja taksiliikenneluvan haltijoita.

Norjassa takseissa on oltava hyväksytty taksamittari. Taksiliikenneluvan haltija vastaa kustannuksista liittyen taksamittarin hankintaan, asennukseen ja huoltoon. Luvanhaltijan on oltava yhdistettynä luvanvaraiseen taksikeskukseen, minne luvanhaltijan on toimitettava ne tiedot, joita taksikeskus tarvitsee suorittaakseen lakisääteiset tehtävänsä. Luvanhaltija huolehtii siitä, että maksut kaikista luvanvaraisista kuljetuksista rekisteröidään taksamittariin, joka on yhdistetty taksikeskukseen. Luvanhaltijan on myös jatkuvasti rekisteröitävä taksikuljetuksen lähtö- ja päättymissijainnit GPS-järjestelmän avulla.

Tanskassa taksamittarin ja muun valvontalaitteiston on oltava aina käytössä. Kuljetuksen aikana taksamittarin on jatkuvasti näytettävä kuljetuksen hinta. Jos on sovittu kiinteästä hinnasta, sen pitää näkyä taksamittarin näytöllä kuljetuksen aikana. Valvontalaitteiston avulla taksamittarin tiedot siirtyvät jatkuvasti ja langattomasti välityskeskukseen. Valvontalaitteisto rekisteröi jatkuvasti taksin paikkatiedot. Valvontalaitteistoon kuuluu myös sähköinen järjestelmä, joka toimii yhteydessä valvontasensoreiden kanssa ja rekisteröi tiedon siitä, kuinka paljon takseissa on ollut henkilöitä kuljetuksen aikana. Tällaisilla istuinpaikkasensoreilla pyritään estämään veronkiertoa. Välityskeskukseen on jatkuvasti ja digitaalisesti kerättävä sekä tallennettava seuraavat tiedot jokaisesta kuljetuksesta: ajoneuvon rekisterinumero, kuljettajan ajoluvan numero, kuljetuksen päivämäärä, kuljetuksen aloitus- ja päättymisaika, ajatut kilometrit, maksutiedot, lähtö- ja päätepiste GPS-koordinaatteina ja muut GPS-koordinaatit. Välityskeskukseen on tämän lisäksi myös digitaalisesti kerättävä ja tallennettava jokaisen kuljettajan työvuorosta seuraavat tiedot: auton rekisterinumero, työvuoron aloitus- ja päättymisaika, ajoluvan numero, ajoneuvon matkamittarin lukema työvuoron aloitus- ja päättymishetkellä. Välityskeskukseen on luovutettava kyseiset tiedot viranomaisille niiden pyynnöstä.

Alankomaissa sellaisissa takseissa, jotka ottavat vastaan kyytejä ilman ennakkotilausta, on oltava hyväksytty taksamittari. Hinnasta voi sopia esimerkiksi sovelluksen kautta. Taksamittari voi olla erillinen laite tai osana ajoneuvon taksiajotietokonetta (BCT). Taksit, jotka suorittavat ainoastaan etukäteen sovitun kiinteän hinnoittelun mukaisia ajotehtäviä, eivät tarvitse taksamittaria. Myös silloin kun on kyse sopimusajoista, eli palvelusta, jossa taksikyydit perustuvat erilliseen sopimukseen, joka kattaa useamman ajotehtävän tiettyyn hintaan tietyllä ajanjaksolla ja ajoneuvoa käytetään ainoastaan tällaisiin ajotehtäviin, ajoneuvossa ei tarvitse olla taksamittaria.

Ajoneuvon taksiajotietokone on joka tapauksessa aina oltava käytössä, ja siihen tallennettavista tiedoista on säännelty. Lisäksi taksinkuljettajan tulee laittaa taksiajotietokoneeseen aina henkilökohtainen kuljettajakortti. Kuljettajakortissa on kuljettajan tiedot ja se seuraa kuljettajan ajo- ja lepoaikoja sekä tietoa ajetuista kilometreistä. Kuljettajakortin käyttö on myös pakollista silloin, kun kuljettaja ottaa vastaan ajotehtäviä alustatoimijoiden sovellusten kautta.

Alankomaissa taksiyrittäjille on olemassa myös yrittäjäkortti, jonka avulla yrittäjä pääsee näkemään taksiajotietokoneen tallennetut tiedot. Yrittäjä voi käyttää tietoja esimerkiksi raportoinnissa verohallinnolle. Valvovat viranomaiset hyödyntävät tietoja valvonnassa. Taksiajotietokoneessa on myös järjestelmäkortti, jonka taksiajotietokoneen valmistaja on asentanut laitteeseen, joka rekisteröi taksin matkatiedot. ILT kehittää tällä hetkellä vaihtoehtoista järjestelmää, jolla poistettaisiin taksiajotietokoneen korttijärjestelmä.

5.7.5 Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykset

5.7.5.1 Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteenä huomioitavat rikokset ja ajoluvan peruminen

Ruotsissa taksinkuljettajilta vaaditaan ajolupa (taxiförarlegitimation) jonka myöntää Transportstyrelsen. Edellytyksenä ajoluvan myöntämiselle on, että hakija lainkuuliaisuuden osalta katsotaan sopivaksi toimimaan taksinkuljettajana. Tieliikennedata-asetuksessa säädetään minkälaisen rikosten tuomioista, päätöksistä, rangaistuksista tai sakoista poliisiviranomaisen ja tuomioistuinten, on ilmoitettava Transportstyrelsenille. Näitä ovat mm. rikokset henkeä ja terveyttä kohtaan, seksuaalirikokset, rikokset vapautta ja turvallisuutta kohtaan, esimerkiksi ihmiskauppa, ryöstöt, väärennysrikokset, aserikokset, rikokset huumausainerikoslaissa ja rikokset verorikoslaissa. Transportstyrelsen voi perua ajoluvan, mikäli henkilön tekemä rikos vaikuttaa matkustaja- tai liikenneturvallisuuteen niin merkittävästi, että henkilöä ei enää nähdä sopivana toimimaan taksinkuljettajana. Peruessaan ajoluvan Transportstyrelsen päättää vähintään kolmen ja enintään viiden vuoden soveltumattomuusajasta. Soveltumattomuusajan päättymisen jälkeen henkilön on haettava ajolupaa uudestaan.

Norjassa taksinkuljettajalta vaaditaan ajolupa (kjøreseddel). Poliisi myöntää ajoluvan ja se edellyttää mm., että hakijan hyvämaineisuusvaatimus täyttyy. Poliisi tarkistaa hyvämaineisuuden kaikilta hakijoilta. Jos luvanhakijaa epäillään rikoksesta, joka voisi johtaa siihen, että ajoluvan voisi perua, poliisi voi lykätä luvan myöntämistä, kunnes henkilön asia on käsitelty tuomioistuimessa. Poliisi voi perua taksinkuljettajan ajoluvan, jos henkilö ei enää täytä lain hyvämaineisuusvaatimusta. Jos taksinkuljettaja saa tuomion, tuomistuin voi samassa tuomiossa perua henkilön ajoluvan tietyksi ajaksi tai ikuisesti, jos yleinen turvallisuus sitä vaatii.

Myös Tanskassa kuljettajilta vaaditaan ajolupa (chaufførkort). Ajolupia myöntää ja valvoo Færdselsstyrelsen. Tanskan taksilaki (Taxiloven) edellyttää, että hakijaa ei ole tuomittu sellaisesta rikoksesta, joka osoittaisi sellaisen riskin, että henkilö väärinkäyttäisi ajolupaa. Hakijan on osoitettava, että hän kykenee harjoittamaan ammattia vastuullisesti ja hyvän tavan mukaisesti. Færdselsstyrelsen tekee aina tapauskohtaisen arvioinnin luvanhakijasta. Jos hakijan rikosrekisteristä löytyy tuomioita, se ei automaattisesti tarkoita, että hakemus hylätään. Færdselsstyrelsen ottaa arvioinnissa huomioon rikoksen tyypin, toistuvuuden, tekijän henkilökohtaiset ominaisuudet ja kuinka paljon aikaa rikoksesta on kulunut.

Færdselsstyrelsen peruu ajoluvan, jos ilmenee, että hakija ei enää kykenee harjoittamaan ammattia vastuullisesti ja hyvän tavan mukaisesti sen seurauksena, että henkilö on syyllistynyt toistuviin rikoksiin tai törkeään rikokseen.

Alankomaissa taksinkuljettajat tarvitsevat ajoluvan (chauffeurskaart). Ajolupahakemukseen on liitettävä hyvämaineisuusistodistus (Verklaring Omtrent het Gedrag, VOG). Alankomaiden oikeus- ja turvallisuusministeriö (Justis) myöntää hyvämaineisuustodistuksen. Arvioinnissa otetaan huomioon, kuinka moneen rikokseen henkilö on syyllistynyt, kuinka vakavia rikokset ovat, minkä verran aikaa on kulunut rikoksista, minkä ikäinen hakija on sekä minkälaisissa olosuhteissa rikos tapahtui ja rikoksen liityntä taksitoimintaan. Kyse on siis tapauskohtaisesta arvioinnista. Taksinkuljettajaksi hakiessa arvioidaan mm. henkeen ja terveyteen liittyvät rikokset, varkaus, kavallus ja kuljettajakortin väärennys. Taksinkuljettajien hyvämaineisuutta arvioidaan jatkuvasti rikosrekisterin kautta.

5.7.5.2 Taksinkuljettajan koulutus ja koulutusorganisaatiot

Ruotsissa tai Norjassa ei ole säädettyä koulutusvaatimusta taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi, mutta monet toimijat, kuten autokoulut ja liitot järjestävät koulutusta.

Tanskassa taksinkuljettajan koulutus kestää yhteensä kaksi viikkoa ja sisältää vähintään 74 tuntia opetusta muun muassa laeista, taloudellisesta ja matkustajaystävällisestä ajosta, ensiavusta sekä erityisryhmien kuljetuksesta. Koulutuksesta vähintään kuusi tuntia tulee olla ajokoulutusta. Tanskassa koulutusorganisaatioilta vaaditaan ns. tieliikenneviraston eli Færdselsstyrelsenin hyväksyntä. Hyväksyntähakemuksesta tulee käydä ilmi muun ohella organisaation koulutussuunnitelma, tiedot opettajien pätevyydestä ja osaamisalueista, tiedot opetustiloista, -materiaaleista, varusteista ja opetuksessa käytettävästä ajoneuvokannasta. Liikennelainsäädännön opetuksesta ja ajotunneista vastaavan opettajalla tulee olla B-luokan ajokortin opetuslupa.

Alankomaissa taksinkuljettajan ajoluvan saaminen ei edellytä koulutusta, mutta kokelaan tulee valtuuttaa kouluttaja, joka varaa hänelle ajan taksinkuljettajan ajokokeen.

6 Lausuntopalaute

6.1 Esityksen lausuntopalaute

Luonnos hallituksen esitykseksi oli lausunnoilla keväällä 2025. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja laajasti tahoilta, joiden toimintaan esitetyillä lakimuutoksilla olisi vaikutusta, ja lisäksi muillekin kuin lausuntopyynnön vastaanottajille annettiin mahdollisuus antaa lausunto lausuntopalvelu.fi-sivustolla. Lausuntoaikaa oli kuusi viikkoa ja lausuntoja saatiin yhteensä 150 kappaletta.

Osassa lausunnoista kommentoitiin vain yksittäistä esitysluonnoksen osiota, tai vaihtoehtoisesti taksisääntelyä hyvin yleisluontoisella tasolla käsittelemättä esitysluonnoksen muutosehdotuksia. Lausuntoja saatiin hyvin monipuolisesti, eniten lausuntoja saatiin yrityksiltä ja yrittäjiltä yhteensä 57 lausuntoa. Myös edunvalvontajärjestöt olivat hyvin aktiivisia, toimittaneen yhteensä 43 lausuntoa. Julkisilta tahoilta ja viranomaisilta lausuntoja saatiin yhteensä 24 lausuntoa ja yksityishenkilöiltä 26 lausuntoa. Yksityishenkilöiden lausunnoista osa on annettu yksityishenkilönä mutta osa ilmoitti toimivansa taksiyrittäjänä, jolloin ne on huomioitu taksiyritysten lausuntoina.

Lausuntopalautteissa kannatettiin laajalti ehdotuksen tavoitteita luottamuksen ja turvallisuuden lisäämisestä. Taksisääntelyn uudistaminen yleisestikin nähtiin tarpeellisena, esitysluonnoksen kokonaisuus ehdotettuine muutoksineen nähtiin kannatettavana ja sen nähtiin parantavan merkittävästi kuluttajien luottamusta taksialaa kohtaan.

Tähän lukuun on tiivistetty päähuomioita ja useissa lausunnoissa esillä olleita asioita sekä kuvattu, millaisia muutoksia hallituksen esitykseen on lausuntopalautteen johdosta tai muutoin lausuntokierroksen jälkeen tehty. Luvussa on pyritty myös mahdollisuuksien mukaan perustelemaan, miksi jotkin lausunnoissa esitetyt muutosehdotukset eivät ole johtaneet muutoksiin hallituksen esityksessä. Osa lausunnoissakin ehdotetuista muutoksista on käsitelty

”Muut toteuttamisvaihtoehdot” kappaleessa. Tarkemmin lausuntoja on käyty läpi lausuntoyhteenvedossa, joka on saatavilla hankeikkunasta.⁷²

Esityksen pykälään tehtiin teknisiä ja sanallisia korjauksia ja säännöskohtaisia perusteluja täydennettiin. Lisäksi esityksen säätämisyjärjestystä koskevaa kappaletta täydennettiin mm. oikeusministeriön lausunnon perusteella. Myös esityksen nykytilaa koskevaan kappaleeseen lisättiin tietoa ja esityksen vaikutusarviointia koskeva kappale jäsenneltiin vaikutuslajeittain sekä lisättiin erityisesti yritysvaikutuksia mm. erillisen sääntelytaakkalaskurin avulla.

Ehdotetut muutokset hyvämaineisuuden arvioinnissa saivat kannatusta lähes yksimielisesti. Tätä perusteltiin kuluttajien sekä muiden taksipalveluiden asiakkaiden luottamuksen ja turvallisuuden tunteen lisäämisellä. *Oikeusministeriön* lausunnon perusteella pykälää ja sen perusteluita on täsmennetty. Lisäksi liikenneluvan myöntämistä koskevaan 6 §:ään on lausuntokierroksen jälkeen tehty pieniä lakitekniisiä muutoksia Liikenne- ja viestintäviraston lausunnon perusteella.

Ehdotukset kokeen siirtämisestä ja vilppiä koskevista muutoksista saivat lähes yksimielisesti kannatusta lausunnonantaneilta tahoilta. Muutamit lausunnonantajat ehdottivat lisäksi pidempää karenssiä (12 kk), ennen kuin kokeen saisi vilpillisen suorituksen jälkeen uusia tai erillistä karenssia useamman hylätyn kokeen jälkeen. Esivalmistelussa laaditussa arviomuistiossa ja virkavalmistelun aikana on selvitetty sekä hylätyn kokeen jälkeen asettavaa karenssia että karenssiajan pituutta, mutta kuuden kuukauden karenssiä pidettiin oikeasuhtaisena ja kohtuullisena, minkä lisäksi on perusteltua pitää karenssiä samana kuin vastaavanlaisissa mm. vaarallisten aineiden kuljetusten ADR-kokeessa tapahtuneessa vilpissä. Hylättyjen kokeiden aiheuttamaa karenssia ei pidetty sen rankaisevan luonteen takia kohtuullisena tai sen vaatimia toimia ja kustannuksia tarkoituksenmukaisina.

Liikennepalvelulain muutosehdotus yksinomaisten hallinnan vaatimuksesta jakoi lausunnonantajien näkemyksiä. Yhtäältä vaatimuksen nähtiin olevan välttämätön uudistus ja todettiin sen parantavan valvontaa ja toisaalta esitettyä kritisoitiin ja sen katsottiin hankaloittavan esimerkiksi elinkeinotoiminnan harjoittamista ja taksien saatavuutta. Lausunnonantajista mm. *Poliisihallitus* valvovana viranomaisena kannatti ehdotusta ehdoitta. Useat lausunnonantajat sen sijaan pelkasivat esityksen rajoittavan liiketoimintaa tai vaikeuttavan esim. leasing-ajoneuvon tai yhteiskäyttöisen ajoneuvon käyttämistä. Ehdotus ei kuitenkaan estä ajoneuvon käyttämistä muussa toiminnassa tai auton leasingia. Tätä on pyritty avaamaan esityksessä vielä selkeämmin. Myös ns. vara-auton käyttämisestä lausuttiin, mm. *Poliisihallitus* toivoi perustelujen täsmenämistä siltä osin, kuinka kauan korvaavaa ajoneuvoa voisi käyttää tai miten korvaavan ajoneuvon käyttäminen osoitettaisiin. Lausuntokierroksen jälkeen korvaavan ajoneuvon käyttämistä koskevaa sääntelyä muutettiin ja perusteluja täydennettiin.

Värillisiä rekisterikilpiä kommentoitiin hyvin runsaasti lausunnoissa. Enemmistö asiasta lausuneista edunvalvontajärjestöistä oli värillisten taksikilpien kannalla. Niiden nähtiin parantavan taksien tunnistettavuutta ja luotettavuutta. Myös useat taksiyritykset ja välitysyhtiöt, kuten *Taksi Helsinki Oy*, *Vantaan Taxi Oy*, *Korpitaksi Oy* ja *Pohjois-Suomen Taksi Oy* kuvasivat kilpien helpottavan taksien valvontaa ja vaikeuttavan pimeiden taksien toimintaa. Osa kuitenkin vastusti ehdotusta todeten sen olevan päällekkäinen taksivalaisimen vaatimuksen kanssa. Näin lausuvat esimerkiksi alustayhtiöt *Bolt* ja *Uber Finland*. Viranomaisista etenkin *Kilpailu- ja*

⁷² <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM062:00/2023>

kuluttajavirasto suhtautui ehdotukseen värillisistä rekisterikilvistä kriittisesti todeten, että sääntelyllä ei olisi merkittävää vaikutusta taksiliikenteen valvonnan kannalta sekä kyseenalaistaen, onko kuluttajilla tällä hetkellä sellaista ongelmaa taksien tunnistamisessa, jonka värilliset rekisterikilvet poistaisivat. Taksikilpiä koskevaa ehdotusta ei lausuntokierroksen jälkeen muutettu muutoin, kuin lisäämällä lakiin poikkeus taksikilpien käyttämisestä yritys- ja edustusajoissa, jotta jatkossakin tiettyjä ennalta tilattuja yritys- ja edustusajoja voitaisiin ajaa ilman taksitunnisteita, kunhan asiasta on sovittu sopimuksella.

Hintatietojen ilmoitusvelvollisuuden lisääminen kuljettajan vastuulle ja hintatietoja sekä taksamittarin käyttämistä hinnan määrittämisessä koskevien seuraamusten katsottiin parantavan kuluttajansuojaa ja olevan olennainen tekijä luottamuksen lisäämiseksi taksiliikenteessä. Lisäksi tällä katsottiin olevan muita positiivisia vaikutuksia, kuten yhteiskunnallisten velvoitteiden täyttäminen ja kilpailun reiluus. *Oikeusministeriö* kommentoi lausunnossaan vastuun kohdistumisen jäävän osin epäselväksi sekä viittauksen tieliikennelain liikennevirhemaksua koskeviin sääntöihin olevan vaillinainen. Monet lausunnonantajat (*Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Taksi Helsinki Oy, Suomen Taksiliitto ry*) toivat esille, että hintatietojen ilmoittamisen laiminlyönnistä esitetyn 100 euron liikennevirhemaksun tulisi olla korkeampi mm. suhteessa siihen taloudelliseen hyötyyn, jonka taksitoimijat voivat saada kuluttajien tahallisuudesta harhaanjohtamisesta epäselvillä hintatiedoilla, eikä 100 euron maksun nähty olevan välttämättä riittävä pelote, jotta se tosiasiallisesti vähentäisi väärinkäytöksiä.

Jatkovalmistelussa liikennevirhemaksua koskevat pykäläehdotukset yhdistettiin yhdeksi pykäläksi kahden sijaan, lisättiin uusi pykälä liikennevirhemaksun määrittämisestä sekä vastuun kohdistuminen tarkennettiin hintatietoja koskevaan pykälään ja säännöskohtaisiin perusteluihin. Samalla vastuun ja velvoitteen kohdentamisen tarkennuksena liikennevirhemaksu muutettiin määrättäväksi hintatietojen laiminlyönnistä ainoastaan luvanhaltijan vastuulle ja korotettiin 200 euroon. Korjattu viittaus tieliikennelakiin ja sakon täytäntöönpanoa koskevaan lakiin sisällytettiin uuteen pykälään, koska liikennevirhemaksuja koskevaa sääntelyä on jo useammassa kuin yhdessä pykälässä liikenteen palveluista annetussa laissa.

Ehdottomasti eniten lausuntoja saatiin taksamittaria koskevista ehdotuksista. Taksamittarivelvoitteen taustalla olevat tavoitteet harmaan talouden torjunnasta sekä verohallinnon valvonnan helpottamisesta nähtiin kannatettavina ja tarpeellisina, mutta hajontaa lausunnoissa oli siitä, kuinka tehokas ja tarkoituksenmukainen ehdotettu taksamittareita koskeva sääntelymalli on suhteessa näihin tavoitteisiin, ja mitä mahdollisia vaikutuksia sillä olisi taksimarkkinan toimivuuteen laajemmin. Taksamittarin nähtiin olevan turha ja nostavan taksiyritysten kustannuksia ja alalle tulon kynnystä (mm. *työ- ja elinkeinoministeriö, kilpailu- ja kuluttajavirasto, Suomen Yrittäjät ry, Bolt, Uber Finland Oy*) ja uudenlaisten teknologisten ratkaisujen tai sovelluskyytien nähtiin olevan riittäviä (mm. *Helsingin kaupunki, Vantaan kaupunki, Keski-Suomen hyvinvointialue, Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue*). Lausunnoissa esitettiin myös toiveita siitä, että yleisen taksamittarivelvoitteen sijaan taksamittarivelvoite ei jatkossakaan koskisi sellaisia takseja, jotka ajaisivat vain sovelluskyytejä.

Myös julkisesti tuettuja kuljetuksia suorittavat ja tilaavat yhtiöt tai hyvinvointialueet suhtautuivat kriittisesti taksamittariin (mm. *Kanta-Hämeen hyvinvointialue, OmaHäme Logistiikka, Tuomi Logistiikka Oy, Hyvil Oy*). Lausunnoissa tuotiin esille, että yhteiskunnan korvaamissa kuljetuksissa sekä kouluajoissa käytetään tällä hetkellä laajasti muun tyyppisiä laitteita tai järjestelmäsovelluksia, jotka tuottavat tarvittavaa tietoa kuljetuksista, ja näiden osalta laissa määritetyt tiedot kerätään jo tällä hetkellä kuljettajalla käytössä olevalla ajoneuvosovelluksella, jolloin taksamittarin käyttö näissä kuljetuksissa olisi käytännössä päällekkäistä tiedon keräämistä. Lausunnoissa tuotiin myös esille, että erityisen haastavaa voisi

olla matkan hintatiedon tallentaminen taksamittariin. Osassa kuljetuksia kuljettajalla ei välttämättä ole tietoa kuljetuksen hinnasta sen toteutushetkellä, vaan sopimushinta perustuu lähtökohtaisesti toteutuneeseen reitin kestoon. Julkisesti tuetut kuljetukset ovat myös etukäteen kilpailutettuja, jolloin vaatimukset täyttävälle taksamittarille ei olisi tarvetta.

Edunvalvontajärjestöt kannattivat taksamittaria, kuten myös sellaiset taksiyritykset, joilla on jo taksamittari käytössään tai perinteisemmät välitysyhtiöt, jotka mahdollisesti edellyttävät jo nykyisellään autoissaan käytettävän taksamittaria (mm. *Suomen Taksiliitto ry*, *Keskuskauppakamari*, *Jyväskylän aluetaksi Oy*, *Pohjois-Suomen Taksi Oy*). Lausunnoissa taksamittarin hankintakustannuksen ei nähty nousevan liian korkeaksi, ja taksamittarin olevan ainoa tapa varmistaa, että kaikki matkat, mukaan lukien yksityisajot ja muut kuin sovelluksen kautta tehdyt kuljetukset, tulevat asianmukaisesti dokumentoiduiksi (mm. *Lähitaksi Oy*). Verohallinnon harmaan talouden torjunnan asiakkuusyksikkö katsoi taksamittarivelvoitteen perustellusti mahdollistavan taksivalvontaan kohdistaman valvontaresurssin tehokkaamman käytön nykytilanteeseen verrattuna. Ajoneuvoon kiinteästi asennettavan standardoidun taksamittarin edellyttäminen varmistaa tiedon kertymisen yhtenevästi taksiajoista ja ajoneuvoilla ajetuista kokonaiskilometreistä. Ilman taksamittarin tuottamaa yhtenäistä vertailuaineistoa valvontaresurssia joudutaan kohdistamaan enemmän pistemäisesti. Verohallinto voi tehdä valvontaa sitä tehokkaammin ja kohdennetummin, mitä kattavampi ja parempilaatuinen vertailutieto sillä on käytettävissä. Taksamittarin osalta täydennettiin mm. vaikutusarviointia, mutta muutoin ehdotus jätettiin ennalleen.

Lisäksi *Tietosuojavalvottujen toimisto* totesi ehdotetun taksamittarin tietojen keruuta koskevasta sääntelystä, että kerättävien tietojen tulisi olla laissa tyhjentävä luettelo ja kyseenalaisti voimassa olevan pykälän tietojen keruun tarkoituksen sekä verohallinnon automaattisen pääsyn tietoihin. Tietojen keruuta koskevaa sääntelyä muutettiin siltä osin, että luettelosta tehtiin tyhjentävä poistamalla sana vähintään ja täydennettiin tietojen keruuta koskevan pykälän taustoja.

Taksikuljettajan ajoluvan myöntämisen esteeksi lisättävät rikokset saivat laajan kannatuksen. Osa lausunnonantajista esitti vielä lisää rikoksia huomioitaviksi, mutta mm. *Oikeusministeriö* toivoi täsmällisempiä viittauksia sekä perusteluja huomiotaan rikoksiin. Myös taksikuljettajan koulutusta kannatettiin, mutta yksittäisissä lausunnoissa suhtauduttiin varauksella ehdotettuun koulutuksen kestoon sekä tiettyjen ajoluvan haltijoiden täydennyskoulutukseen. Taksikuljettajan ajoluvan myöntämiseen ei tehty muita kuin pieniä lakitekniisiä muutoksia tai täydennyksiä.

Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikkö ehdotti velvoitteiden hoitamisen henkilöpiiriin laajentamista huomattavasti nykyisestä. Lausuntopalautteen perusteella asiaa selvitetiin lupaviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston kanssa, mutta vaikka ehdotuksen tavoite harmaan talouden torjunnasta on kannatettava, olisi kyseessä sen verran suuri muutos, että sitä ei nähty olevan mahdollista toteuttaa tämän esityksen nojalla ja aikataulussa. Maksuvelvoitteiden hoitamista koskevan edellytyksen laajentaminen koskemaan oikeushenkilömuotoisen luvanhakijan ja -haltijan vastuuhenkilöitä ja omistajia vaikuttaisi hyvin merkittävällä tavalla hakemus- ja valvonta-asoiden käsittelyyn, eikä ehdotettuja muutoksia pidetty perusteltuna, huomioiden niiden vaikutuksia luvan tai hyväksynnän hakijoille ja -haltijoille sekä lupaviranomaiselle.

Osa lausunnonantajista nosti lisäksi huolensa siitä, että esitysluonnoksessa ei huomioida riittävässä määrin tavoitetta edistää taksien saatavuutta. Muun muassa *Suomen Yrittäjät ry*, *Suomen Kuntaliitto ry* ja työ- ja elinkeinoministeriö katsoivat lausunnossaan, ettei esitysluonnoksessa ole käsitelty ratkaisuja taksien saatavuuden varmistamiseksi tai eri

asiakasryhmien huomioimiseksi koko maassa. Saatavuutta on käsitelty laajemmin esivalmistelun aikana laaditussa arviomuistiossa, jossa on pyritty löytämään muita keinoja kuin lainsäädäntö edistää saatavuutta.

Muutamat lausunnonantajat esittivät myös vaihtoehtoisia sääntelymalleja, joiden avulla lausunnonantajien näkemyksen mukaan hallitusohjelman ja säädöshankkeen tavoitteet tulisivat esitysluonnosta kattavammin huomioitua. Näiden mukaan merkittävä osa taksialan ongelmista liittyvät kadulta ja taksitolpalta otettuihin kyyteihin, joita ei ole tilattu sovelluksella ja joista ei ole sovittu etukäteen kiinteää hintaa. *Kilpailu- ja kuluttajavirasto* kritisoi lausunnossaan, etteivät kaikki esitysluonnokseen sisältyvät toimenpiteet kohdistu tarkoituksenmukaisella tavalla taksialan ongelmiin, ja se katsoi osan esitysluonnoksen toimenpiteistä vaikeuttavan alalle tuloa ja vähentävän kilpailua taksimarkkinoilla. Sen mukaan taksialan lisäsääntely tulisi kohdentaa siten, että se puuttuu alalla havaittuihin todellisiin ongelmiin, eikä aiheuta tarpeettomia lisäkustannuksia sellaiselle osalle markkinaa, joka toimii nykyisellään kuluttajan kannalta hyvin. Tästä näkökulmasta sekä *Kilpailu- ja kuluttajavirasto* että mm. *Helsingin kaupunki* ehdottivatkin harkittavaksi vaihtoehtoa, jossa katutaksikyyteihin ja esimerkiksi sovelluksen kautta tilattaviin taksikyyteihin sovellettaisiin erilaista sääntelyä. Kyseessä olisi kuitenkin huomattavasti laajempi muutos nykytilaan, jossa taksimarkkinoiden säännöt ovat samat kaikille toimijoille.

6.2 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto

Lainsäädännön arviointineuvosto antoi lausuntonsa liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta liikenteen palveluista annetun lain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta 23.12.2025. Lausunnon mukaan liikenteen palveluja koskeva esitysluonnos on hyvin valmisteltu kokonaisuus. Esitysluonnoksen perusteella saa hyvän käsityksen asian nykytilasta ja sääntelyn muuttamisen tarpeesta. Vaikutusarviot ovat pääsääntöisesti hyvin laadittuja ja antavat käsityksen keskeisistä vaikutuksista. Vaikutusarvioita olisi kuitenkin hyvä tarkentaa joiltakin osin.

Arviointineuvosto katsoi lausunnossaan, että hallituksen esitysluonnos täytti hyvin lainvalmistelun vaikutusarviointiohjeen vaatimukset. Arviointineuvosto suositteli, että hallituksen esitysluonnosta täydennettäisiin neuvoston lausunnon mukaisesti ennen hallituksen esityksen antamista. Arviointineuvoston huomiot liittyivät esityksen vaikutuksiin taksipalvelujen saatavuuteen ja osa-aikaisiin kuljettajiin. Arviointineuvoston ehdotukset otettiin huomioon jatkovalmistelussa ja hallituksen esitystä täydennettiin arviointineuvoston esittämällä tavalla.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikenteen palveluista

6 §. Taksiliikenneluvan myöntäminen. Pykälän 3 momenttia täsmennettäisiin lupaa hakevan luonnollisen henkilön asuinpaikan sekä lupaa hakevan oikeushenkilön liikenteenharjoittajaa ja muita edustajia koskevien vaatimusten osalta.

Pykälän 3 momentin sanamuotoa täsmennettäisiin siten, että lupaa hakevan luonnollisen henkilön pysyvän ja tosiasiallisen toimipaikan vaatimuksen lisäksi myös vakituisen asuinpaikan tulisi olla Suomessa. Käytännössä jo nykyisellään Liikenne- ja viestintävirasto on edellyttänyt tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan osalta sitä, että luonnollisen henkilön vakituinen asuinpaikka on Suomessa. Luvanhakijan on oltava Suomen oikeudenkäyttöpiirissä, jotta Liikenne- ja viestintävirasto kykenee toimivaltaisena viranomaisena varmistamaan, että henkilö

täyttää kaikki luvan myöntämiseksi 6 §:ssä asetetut vaatimukset ja tarkastamaan hyvämaineisuuden edellytykset, esimerkiksi Oikeusrekisterikeskuksen ylläpitämät rikos- ja sakkorekisterit. Muutos ei käytännössä muuttaisi nykytilaa, mutta se selkeyttäisi vaatimusta luonnollisen henkilön osalta. Lupaa hakevien oikeushenkilöiden osalta vaaditaan jatkossakin, että sillä on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa, ja täyttää tältä osin sijoittautumisvaatimuksen Suomen oikeudenkäyttöpiiristä.

Lisäksi momenttiin lisättäisiin edellytys siitä, että jatkossa luvanhakijan nimeämän liikenteestä vastaavan henkilön tulee täyttää pykälän 1 momentin 1 kohdan vaatimus, jonka mukaan henkilön tulee olla täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolla ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa. Sama vaatimus on jo nykyisellään asetettu taksiliikennelupaa hakevalle luonnolliselle henkilölle sekä 5 § 3 momentin mukaisesti henkilö- ja tavaraliikenneluvan liikenteestä vastaavalle henkilölle. Tällä hetkellä taksiliikenteessä ei ole asetettu liikenteestä vastaavalle henkilölle vaatimusta täysi-ikäisyydestä tai toimintakelpoisuudesta, jolloin liikenteestä vastaava henkilö voisi käytännössä olla esimerkiksi alaikäinen. Muutoksen myötä liikenteestä vastaavan henkilön edellytykset ovat yhdenmukaisia eri lupalajeilla sekä vastaavat myös lupaa hakevan luonnollisen henkilön edellytyksiä.

Pykälän 3 momentin vaatimusta yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten hyvämaineisuusvaatimuksesta päivitetäisiin vastaamaan lain 9 §:n 2 momentin edellytystä lisäämällä momentin listaan myös hallituksen puheenjohtajan ja hallituksen ainoan varsinaisen jäsenen. Tämä lisäys ei muuttaisi nykytilaa, mutta poistaisi ristiriitaisuuden lain sisällä.

6 a §. *Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe.* Pykälän 3, 4 ja 5 momenttia muutettaisiin siten, että vastuu yrittäjäkokeen järjestämisestä siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi.

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe lisättiin liikennepalvelulakiin edellisessä taksisääntelyn korjauksessa (HE 176/2020 vp) ja vastuu kokeen järjestämisestä annettiin koulutusorganisaation tehtäväksi. Nyt tehtävällä muutoksella yrittäjäkokeen järjestämisvastuu muutettaisiin vastaamaan lain 25 a §:ssä määriteltyä taksinkuljettajan kokeen järjestämisvastuuta. Jatkossa koulutusorganisaatiot eivät enää järjestäisi kokeita koulutusten päätteeksi, vaan niiden valmistelu ja järjestäminen siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi.

Pykälän 3 momentista poistettaisiin maininta todistuksen antamisesta. Tieto suoritetusta yrittäjäkoulutuksesta tulisi jatkossa ilmoittaa Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin, eikä erillistä koulutustodistusta olisi enää tarpeen myöntää. Jatkossa taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen järjestävän koulutusorganisaation olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot yrittäjäkoulutuksen suorittaneista henkilöistä liikennepalvelulain 36 b §:n nojalla. Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaisi koulutuksen suorittamista koskevat tiedot rekisteristä, jonne hyväksytty koulutuksen järjestäjä olisi ilmoittanut koulutuksen suorittaneiden tiedot voimassa olevan liikennepalvelulain 36 b §:n 2 momentin 2 kohdan ja samaisen pykälän 3 momentin mukaisesti. Tiedot viedään liikenneasioiden rekisteriin lain 222 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuina koulutustietoina. Koulutuksen suorittamiseen liittyviä tietoja on mahdollista luovuttaa sekä yksittäisluovutuksena liikennepalvelulain 227 §:n että massaluovutuksena viranomaisille ja laissa säädettyä tehtävää hoitaville 230 §:n perusteella. Liikenneasioiden rekisteristä säädetään tarkemmin liikennepalvelulain VI osassa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että yrittäjäkokeen järjestämisestä vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Kokeen järjestäminen ja koetilaisuuksien valvonta olisi mahdollista siirtää ulkopuoliselle yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle siten kuin lain V osan 25 luvussa säädetään. Käytännössä koe luotaisiin Liikenne- ja viestintäviraston koejärjestelmään ja koe suoritettaisiin viraston palveluntuottajan palvelupisteellä, jossa jo nykyisellään järjestetään useita kuljettajantutkintoon ja ammattikuljettajien pätevyyksiin liittyviä muita teoriakokeita.

Lisäksi pykälän 5 momentin mukaista määräyksenantovaltuutta Liikenne- ja viestintävirastolle muutettaisiin. Muutettu määräyksenantovaltuus pitäisi sisällään myös valtuuden antaa määräyksiä kokeeseen ilmoittautumisesta. Muutoin määräyksenantovaltuus pysyisi ennallaan.

8 §. Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä. Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin rikoksia, joita koskevien säännösten rikkominen otettaisiin jatkossa huomioon hyvämaineisuuden arvioinnissa. Lisättävät rikokset koskisivat seksuaalirikoksia, henkeen tai terveyteen kohdistuvia rikoksia sekä petos- ja maksuvälinerikoksia. Näihin rikoksiin viitattaisiin myös momenteissa 2 ja 3. Lisäksi 1 momentin 1 kohtaan tehtäisiin pieniä sanallisia muutoksia.

Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin hyvämaineisuuden arviontiin myös rikoslain 20 luvun ja 21 luvun mukaiset henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä seksuaalirikokset. Nämä rikokset ovat jo nyt taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteenä liikennepalvelulain 25 §:n 3 momentin 1 kohdan mukaisesti. Lisäämällä henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset sekä seksuaalirikokset myös osaksi hyvämaineisuuden arviointia, tuomio näistä rikoksista vaikuttaisi taksinkuljettajana toimimisen lisäksi myös taksiyrittäjänä toimimiseen sekä muiden henkilö- ja tavaraliikennelupien saantiin, joiden arvioinnissa käytetään 8 §:n mukaista hyvämaineisuusarviointia. Kyseessä ovat hyvin vakavat rikokset toista henkilöä kohtaan, jotka osoittavat piittaamattomuutta toisen henkilön turvallisuudesta ja itsemääräämisoikeudesta, ja jotka vaikuttavat olennaisesti henkilön luotettavuuteen ja hyvämaineisuuteen. Luvanhaltija on myös vastuussa monilta osin taksinkuljettajan toiminnasta, mistä syystä olisikin perusteltua, että myös luvanhaltijoiden vakavat toiseen henkilöön kohdistuvat rikokset voitaisiin huomioida hyvämaineisuuden arvioinnissa.

Näiden lisäksi hyvämaineisuuden arvioinnissa otettaisiin huomioon myös petos- ja maksuvälinerikoksia. Petosta koskevilla rikoksilla tarkoitettaisiin rikoslain 36 luvun mukaisia rikoksia kuten petosta ja törkeää petosta, ja maksuvälinerikoksilla tarkoitettaisiin rikoslain 37 luvun rikoksia, kuten maksuvälinepetosta ja törkeää maksuvälinepetosta sekä maksuvälinerikosta ja törkeää maksuvälinerikosta. Nämä rikokset eivät liity samalla tavalla asiakkaan henkilökohtaiseen turvallisuuteen, vaan liikenneluvanhaltijan luotettavuuteen käsitellä esim. maksukortteja tai laskuja. Tavaraliikenteen harjoittaminen tapahtuu pääosin solmittujen kuljetussopimusten ja jälkikäitelaskutuksen kautta, ja taksi- ja linja-autoliikenteessä on tavallisempaa se, että käytetään erilaisia maksu- tai matkakortteja, ja näiden väärinkäytös voitaisiin jatkossa huomioida. Tällä hetkellä hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioidaan elinkeinotoiminnassa tehdyistä rikoksista mm. kirjanpitoa, verotusta ja muuta ammatillista vastuuta koskevat rikokset, joten lisäämällä arviointiin petos- ja maksuvälinerikoksia tarkennettaisiin sitä, että arvioinnissa voitaisiin ottaa huomioon esimerkiksi aiemmat petostuomiot, jotka on tehty taksi-, tavar- tai henkilöliikennettä suorittaessa. Petoksessa on aina kyse siitä, että henkilö aiheuttaa vilpillisesti toiselle taloudellista vahinkoa. Tällaisia rikoksia voisi olla esimerkiksi tekaistut laskut. Tällä hetkellä syyllistymällä petokseen liikenteen harjoittamisessa, tätä ei voida liikennepalvelulain tämänhetkisen muotoilun takia huomioida henkilön hyvää mainetta vaarantavana tekijänä, vaikka tosiasiaa toiminta vaikuttaisi selvästi henkilön luotettavuuteen ja maineeseen.

Arvioitaessa henkilön hyvämaineisuutta ei tarkastella pelkästään rikos- ja sakkorekisteriotteen tuomioita, vaan arviointiin liittyy myös ilmeisen sopimattomuuden arviointi. Momentin listauksessa ei ole tästä syystä käytetty tarkkoja pykäläviittauksia rikoslain tekoihin, vaan hyvämaineisuuden arviointi tehdään kokonaisuutena. Näin ollen myös nyt ehdotetut lisättävät rikosnimikkeet lisättäisiin listaukseen ilman pykäläviittauksia rikoslain yksittäisiin pykäliin. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon tekojen suuri määrä, teon vakavuus, teon suunnitelmallisuus, teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen, se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa, se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus ja se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta. Lisäämällä rikoksia hyvämaineisuuden arviointiin ei siis automaattisesti synny estettä luvan myöntämiselle. Lupaviranomaisella on harkintaa siitä, kuinka sopiva kyseessä oleva henkilö on ylipäätään toimimaan ammattimaisessa liikenteessä silloin, kun luvanhakijalla tai haltijalla on tuomio jostakin 1 momentissa mainitusta rikoksesta.

Hyvämaineisuuden edellytysten arviointi 8 §:ssä määritellyn mukaisesti koskee luonnollista henkilöä ja arviointiperusteisiin viitataan taksiliikenneluvan myöntämistä luonnolliselle henkilölle koskevassa 6 §:n 1 momentissa. Hyvämaineisuutta koskeva pykälä on tarkoitettu sovellettavaksi niin taksi-, henkilö- kuin tavaraliikenneluvan hakijana olevaan luonnolliseen henkilöön, minkä lisäksi sitä sovelletaan muihin, jäsenvaltion hyvämaineisuuden arvioinnin piiriin määrittelemiін asiaankuuluviін henkilöihin. Luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö ja luvanhakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia. Lisäksi luvanhakijana olevan oikeushenkilön toimitusjohtajan, hallituksen puheenjohtajan, hallituksen ainoan varsinaisen jäsenen ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia. Nyt ehdotettavien uusien rikostyyppien lisääminen hyvämaineisuuden edellytysten arviointiin tulisi siten koskemaan kaikkia lupamuotoja sekä kaikkia hyvämaineisuuden piiriin määriteltyjä henkilöitä.

15 a §. Taksamittari ja taksimatkaista kerättävät tiedot. Pykälän 1 momentista poistettaisiin maininta muusta vastaavasta laitteesta tai järjestelmästä ja momentin sanamuotoa muutettaisiin siten, että muutoksen myötä taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa olisi jatkossa aina käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, jonka tulisi kerätä jokaisesta ajosta pykälässä vaaditut tiedot. Pykälän 3 momentin mukainen määräyksenantovaltuus muusta laitteesta tai järjestelmästä muutettaisiin määräyksenantovaltuudeksi taksamittarin teknisistä vaatimuksista ja sillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä. Myös pykälän otsikkoa muutettaisiin paremmin vastaamaan sen sisältöä nostamalla taksamittari pykälän otsikkoon.

Ehdotetun muutoksen myötä kaikissa taksiliikenteessä olevissa ajoneuvoissa tulisi aina käyttää mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Taksamittari on mittauslaite, joita koskevat mittauslaitedirektiivin (2014/32/EU) vaatimukset on kansallisesti implementoitu mittauslaitelaila ja sen nojalla annetulla mittauslaitteiden olennaisista vaatimuksista, vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja teknisistä erityisvaatimuksista annetulla valtioneuvoston asetuksella (1432/2016). Pykälän 1 momentissa olisi jatkossakin selvyden vuoksi informatiivinen viittaus mittauslaitelakiin. Taksamittarin tulisi olla mittauslaitedirektiivin ja mittauslaitelain vaatimukset täyttävä, kiinteästi ajoneuvoon asennettu laite. Taksamittarin on täytettävä mittauslaitedirektiivin vaatimukset, kuten direktiivin liitteessä IX taksamittareille (MI-007) asetetut yksityiskohtaiset vaatimukset tietojen keräämisestä.

Ehdotus liittyy myös esityksen 3. lakiehdotuksen 13 §:n 7 momentin muutosehdotukseen, jonka mukaan kaikissa takseina käytettävissä ajoneuvoissa tulisi olla mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari, ja sen lisäksi tässä 15 a §:n muutoksessa asetettaisiin velvollisuus taksamittarin käyttämisestä ja sen keräämistä tiedoista. Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi

erillinen sanktiosäännös 268 a §:n 3 momenttiin mikäli luvanhaltija laiminlöisi 15 a § säädetyn velvollisuuden kerätä taksimatkan tiedot taksamittarilla.

Muutosehdotus vaikuttaisi ennen kaikkea sellaisiin ajoihin, joissa taksimatka tilataan sovelluksen kautta tai muutoin ennalta, ja joissa matkasta sovitaan kiinteä hinta etukäteen, eli tilanteisiin, joissa taksamittaria ei käytetä hinnan määrittämisessä. Vaatimus käyttää taksamittaria ei estäisi näitä kyytejä, mutta tällöin kuljettajan tulisi varmistua siitä, että taksamittari keräisi myös näistä matkoista pykälässä luetellut tiedot. Käytännössä kuljettajan tulisi jatkossa kirjata käsin ko. tiedot taksamittariin, mikäli ne eivät siirtyisi sinne sovelluksesta automaattisesti. Tämä koskisi myös julkisesti tuettuja matkoja, jolloin jatkossa myös näissä kuljetuksissa olisi huomioitava, että kuljettajan tulee kirjata taksamittariin jokaisesta taksimatkasta pykälässä määritellyt tiedot, vaikka tilaukset tehtäisiinkin eri ajoneuvosovelluksen kautta. Samoin vaatimus koskisi yritys- ja edustusajoja.

Koska taksamittari on kiinteästi ajoneuvoon asennettava laite, tulisi taksamittarin olla taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa aina. Mittauslaitedirektiivin taksamittareita koskevassa IX liitteessä on tarkemmin määritelty taksamittarin eri toiminta-asennot, joita tulisi käyttää eri tehtävissä.

Henkilötietojen käsittelyyn ja säilyttämiseen sovelletaan Euroopan unionin tietosuoja-asetusta (jäljempänä *tietosuoja-asetus*).⁷³ Lisäksi tietosuoja-asetuksen rinnalla sovellettavaksi voivat tulla tietosuoja laki (1050/2018) tai kansallinen erityislainsäädäntö. Asetusta sovelletaan lähtökohtaisesti kaikkeen henkilötietojen käsittelyyn. Tietosuoja-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan henkilötietojen on oltava rajoitettuja siihen, mikä on tarpeellista niiden käsittelytarkoituksiin nähden. Pykälä on alun perin säädetty edellisessä taksisääntelyn muutoksessa (HE 176/2020 vp) ja tietojen keruu on säädetty nimenomaisesti verovalvonnan tarpeisiin, huomioiden myös tietosuoja-asetuksen velvoitteet. Henkilöliikenneluvan haltijan on huolehdittava siitä, että henkilötietojen käsittelyssä noudatetaan tietosuoja-asetuksen 5 artiklan henkilötietojen käsittelyä koskevia periaatteita ja asetuksen 32 artiklan käsittelyn turvallisuutta koskevia velvoitteita. Myös tietojen keruun välttämättömyyttä ja minimointia käsitellään esitöissä, (HE 176/2020, s. 75). Muutosehdotuksella ei esitetä muutoksia kerättäviin tietoihin, joten tietojen keräämisen perustelut ja tietojen käsittely on tietosuoja-asetuksen mukaisesti huomioitu jo pykälää säädettäessä. Muutos koskisi tietojen keruuseen käytettävää laitetta.

Kyseessä olisi tältä osin merkittävä muutos nykytilaan, jossa ainoastaan lain 152 §:n 2 momentin mukaisissa muuttuvahintaisissa kyydeissä on ollut vaatimuksena käyttää taksamittaria. Muutos tarkoittaisi sitä, että jatkossa luvanhaltijan tulisi huolehtia, että jokaisessa ajoneuvossa, jolla ajetaan luvanvaraista henkilöliikennettä luvanhaltijan liikenneluvan nojalla, käytetään taksamittaria, ja että mittari kerää momentissa määritellyt tiedot kaikista kyydeistä.

Koska maininta muusta vastaavasta laitteesta tai järjestelmästä poistettaisiin, samalla muutettaisiin pykälän 3 momentti, jossa Liikenne- ja viestintävirastolle on annettu määräysenantovaltuus muusta laitteesta ja järjestelmästä sekä niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä. Muutoksen myötä Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin määräysenantovaltuus taksamittarin teknisistä vaatimuksista ja käyttämisestä. Tällä hetkellä

⁷³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1)

taksamittareiden teknisiä vaatimuksia koskeva määräyksenantovaltuus on sisältynyt lain 152 §:n 2 momenttiin, josta se poistettaisiin.

Tietojen säilytystavan osalta pykälän 4 momentin informatiivinen viittaus kirjanpitolain 2 luvun 7 §:n 1 momenttiin ja 9 §:ssä säädettyyn jätettäisiin ennalleen.

17 §. *Liikenteessä käytettävä ajoneuvo.* Pykälän 2 ja 4 momenttia muutettaisiin. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa myös taksiliikenneluvan haltijan olisi huolehdittava siitä, että ammattimaisessa taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo on luvanhaltijan yksinomaisessa hallinnassa, ja että se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Lisäksi momentin sanamuotoa muutettaisiin sekä lisättäisiin velvoite ajoneuvon liittamisestä voimassa olevalle liikenneluvalla ja Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuus poistaa liikenneluvalla liitetty ajoneuvo liikenneluvalla, jos pykälän edellytykset eivät enää täyty. Pykälän 4 momenttia muutettaisiin lyhytaikaisen vara-auton poikkeussääntelyn osalta.

Pykälän 2 momenttia on luettava yhdessä 1 momentin kanssa. Pykälän 1 momentissa määritellään, että taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan tai 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö. Tällä hetkellä pykälän 2 momentin mukaan henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että kyseinen, 1 momentissa määritelty, ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Velvoite on koskenut ainoastaan henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoita, mutta ehdotettu muutos ulottaisi 2 momentin velvoitteen myös taksiliikenneluvan haltijaan. Tämän lisäksi säännökseen tehtävä lisäys taksiliikenteen osalta koskisi myös niitä henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoita, jotka harjoittavat taksiliikennettä lain 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla ilmoituksenvaraisena.

Kyseessä olisi muutos nykytilaan, missä taksiliikenteen harjoittaja on voinut käyttää mitä tahansa liikennepalvelulain 4 §:n mukaista ajoneuvoa taksiliikenteessä, kunhan ajoneuvo on ilmoitettu luvanvaraiseen käyttöön. Ehdotus johtaisi siihen, että jatkossa vain sellaisilla ajoneuvoilla voisi harjoittaa taksiliikennettä, jotka ovat liikenneluvan haltijan yksinomaisessa hallinnassa. Tämä tarkoittaisi sitä, että luvanhaltija olisi rekisterissä merkitty joko ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi, mutta ajoneuvolla voisi olla useampiakin omistajia tai haltijoita. Yksinomainen hallinta ei siis tarkoittaisi sitä, että liikenneluvan haltijan tulisi olla ainoa omistaja tai haltija. Luvanhaltijan ei siis tarvitsisi jatkossakaan omistaa liikenteen harjoittamiseen käytettävä ajoneuvoa, vaan ajoneuvon vuokraaminen, leasing- tai yhteiskäyttö olisi jatkossakin mahdollista. Taksina käytettävän ajoneuvon rekisteröinti luvanhaltijan hallintaan tai omistajuuteen ei myöskään estäisi sitä, että samaa ajoneuvoa käytettäisiin myös muuhun kuin taksitoimintaan. Ilmoitus tehtäisiin Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin. Muutos tulee rekisteriin voimaan heti, kun se on tehty.

Toisena muutoksena tulisi momenttiin lisättävä velvoite ajoneuvon liittamisestä luvanhaltijan voimassa olevalle liikenneluvalla, joka toisi uuden velvollisuuden liittää taksina käytettävä ajoneuvo rekisterissä liikenneluvalla. Velvoite koskisi yhtä lailla henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoita, jotka ovat jo EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen myötä ilmoittaneet käytössään olevat ajoneuvot rekisteriin. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan mukaisesti kansallisissa sähköisissä rekistereissä tulee olla merkittynä niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, jotka yrityksellä on käytettävissään. Ehdotetulla muutoksella velvoite kirjattaisiin liikennepalvelulakiin, ja sen lisättäisiin koskevan myös taksiliikenneluvan haltijoita.

Momentin mukaan liikenneluvanhaltijalle asetettaisiin velvollisuus huolehtia siitä, että sen edellä määriteltyjen yksinomaisessa hallinnassa olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset olisi lisäksi liikenneasioiden rekisterissä liitetty luvanhaltijan voimassa olevalle liikenneluvulle. Myös tämä tehtäisiin Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin. Ajoneuvon rekisteritunnuksen liittäminen liikenneluvulle onnistuisi ainoastaan niille ajoneuvoille, joissa luvanhaltija olisi rekisterissä merkitty omistajaksi tai haltijaksi. Taksiliikennelupaahan voitaisiin liittää vain sellainen lain 3 § tai 4 §:ssä tarkoitettu ajoneuvo, jolla voidaan harjoittaa liikennettä kyseisen luvan nojalla, ja jonka käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö. Luvanhaltijan tulisi ennen liikenteen aloittamista liittää kyseisen käytössä olevan ajoneuvon rekisteritunnus lupaansa. Liikenneluvanhaltijalla voisi olla useita ajoneuvoja samanaikaisesti liitettynä samalle liikenneluvulle. Näin olisi esimerkiksi usean taksiajoneuvon yrityksessä, jolloin jokainen käytössä oleva ajoneuvo tulisi liittää liikenneluvulle.

Rekisteritunnus olisi kuitenkin liitettävissä kerrallaan vain yhdelle liikenneluvulle, sillä vain yksi luvanhaltija voi kerrallaan ajaa ajoneuvolla. Näin ajoneuvo olisi ajossa ollessaan aina vain yhden luvanhaltijan käytössä, ja poliisin valvonnassa voisi rekisteritunnuksen avulla suoraan tarkastaa, onko taksina käytettävä ajoneuvo liitetty voimassa olevalle liikenneluvulle. Jos ajoneuvo olisi jo liitetty jollekin liikenneluvulle, sitä ei pääsisi liittämään toiselle luvulle, ennen kuin se on poistettu edellisestä luvasta. Näin ollen esimerkiksi tilanteissa, joissa ajoneuvo myytäisiin, eikä edellinen omistaja poistaisi ajoneuvoa luvultaan, ei uusi omistaja pääsisi liittämään ajoneuvoa omalle luvalleen, ennen kuin se on poistettu edellisestä luvasta. Luvanhaltijan olisikin pidettävä sen liikenteessä käyttämät moottoriajoneuvojen tiedot ajan tasalla rekisterissä. Mikäli luvanhaltija luopuisi ajoneuvostaan, sen tulisi poistaa ajoneuvon liityntä rekisteristä, sillä pykälän edellytykset eivät olisi enää voimassa. Mikäli luvanhaltijalla ei olisi voimassa olevaa liikennelupaa, ei liityntää voisi rekisteriin lainkaan tehdä.

Samoin, mikäli taksiliikenneluvan voimassaolo päättyisi, ei pykälän mukaiset edellytykset enää täytyisi, jolloin liityntä tulisi voida poistaa rekisteristä myös ilman luvanhaltijan eri ilmoitusta. Tästä syystä olisi tarpeen säätää Liikenne- ja viestintävirastolle oikeus poistaa ajoneuvo liikenneluvulta silloin, kun pykälässä säädetyt edellytykset eivät enää täytyisi. Liikenneluvan ja ajoneuvon liittymällä on kiinteä yhteys esityksen 3. lakiehdotuksen mukaiseen taksikilpeä koskevaan ajoneuvolain 99 §:n muutosehdotukseen, jonka mukaisesti taksikilpiä voitaisiin luovuttaa vain, mikäli liikennepalvelulain 17 § 1 ja 2 momentissa määritellyt edellytykset täyttyisivät. Tästä syystä on välttämätöntä, että ajoneuvotiedot ovat rekisterissä ajantasaiset, mikä edellyttää, että ajoneuvojen liityntä tulisi poistaa liikenneluvulta, jos liittämisen edellytykset eivät enää täytyisi. Ehdotuksella on lisäksi yhteys kansalaisille tarjottavaan sähköiseen lupa- ja ilmoitustietopalveluun esityksen 227 §:n muutosehdotuksen mukaisesti.

Lisäksi pykälän 4 momenttia muutettaisiin siten, että siinä säädetyistä 1 ja 2 momentin poikkeussääntelystä erotettaisiin erikseen henkilö- ja tavaraliikenne ja taksiliikenne. Pykälän 4 momentti pysyisi sisällöllisesti ennallaan henkilö- ja tavaraliikenteessä, ja siihen lisättäisiin vain viittaus 3 §:n henkilö ja tavaraliikenteen kuljetuksiin.

Samaan 4 momenttiin lisättäisiin lisäksi erillinen poikkeus, joka koskisi vain 4 §:n mukaista taksiliikennettä. Uuden poikkeuksen mukaan taksiliikenteessä voitaisiin tilapäisen rikkoutumisen takia käyttää korvaavaa ajoneuvoa ilman, että sen tulisi täyttää 2 momentin mukaisia uusia vaatimuksia rekisteröinnistä luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liittamisesta liikenneluvulle. Koska esityksen 3. lakiehdotuksen mukaiset erilliset taksikilvet luovutettaisiin vain niille ajoneuvoille, jotka täyttäisivät tämän pykälän 2 momentin vaatimukset, tarkoittaa poikkeus tästä sääntelystä sitä, että lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi taksina saisi käyttää ajoneuvoa, jolla ei olisi taksikilpiä. Jotta tämä poikkeus ei vesittäisi taksien tunnistamisen parantamiseen tähtäävää uudistusta taksikilvistä,

kyseessä olisi kuitenkin oltava tosiasiaa vain tilapäinen ja lyhytaikainen käyttö. Tällainen käyttö voisi olla enintään 30 perättäistä päivää kalenterivuodessa. Vastuu sen osoittamisesta, että kyseessä on 4 momentin mukainen tilapäisen ja lyhytaikaisen rikkoutumisen takia käytössä oleva vara-auto, olisi luvanhaltijalla.

Taksiliikennettä koskeva poikkeus ei kuitenkaan koskisi 1 momentin rekisteröintivaatimuksia. Jatkossa taksiliikenteessä käytettävän ajoneuvon tulisi aina olla rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi ilmoitettu luvanvarainen käyttö. Taksiliikennettä koskeva vara-auton poikkeus ei siis jatkossa koskisi 1 momentin vaatimusta, vaan taksina käytettävän korvaavan ajoneuvon tulisi olla myös luvanvaraiseksi ilmoitettu. Ajoneuvon käyttötarkoituksen muutokset, kuten luvanvaraiseksi rekisteröinti, on nykyisellään toiminto, jota ei voi tehdä erillisenä rekisteri-ilmoituksena Liikenne- ja viestintäviraston oma-asiointi palvelussa, vaan tämä tulee tehdä tällä hetkellä joko rekisteröintejä tekevällä katsastustoimipaikalla tai vakuutusyhtiössä. Erottelu 3 §:n mukaiseen henkilö- ja tavaraliikenteeseen ja 4 §:n mukaiseen taksiliikenteeseen olisi tarpeen, sillä linja-auton ja tavaraliikenteen kuljetusten luonteen takia on pystyttävä varmistamaan nopean aikataulun kuljetusten eteneminen viivytyksettä myös ajoneuvon äkillisesti rikkoontuessa. Jos korvaavalle ajoneuvolle asetettaisiin sellaisia rekisteröintivaatimuksia, kuten luvanvaraiseen käyttöön ilmoittaminen, joita ei ole mahdollista tehdä kuin arkena asiointiajan puitteissa, voisi kuljetus viivytyksen vuoksi vaarantua. Samakaltaista kiireellisyyteen liittyvää kriittistä tarvetta ei taksiliikenteessä ole. Näin ollen millä tahansa vara-ajoneuvolla ei voisi jatkossa ajaa taksia, vaan ainoastaan luvanvaraiseksi rekisteröityä. Tällöin ajoneuvo on rekisteröitävä Suomeen, eikä esimerkiksi minkä tahansa maan kilvissä oleva ajoneuvo voisi toimia varataksina Suomessa. Luvanvaraiseen käyttöön ilmoitetuilla ajoneuvoilla on myös vuosittainen katsastusvelvoite, joka varmistaa taksiliikenteen ajoneuvoturvallisuutta ja siten liikenneturvallisuutta.

Samalla säädettäisiin 262 a §:ssä oleva seuraamus ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä koskemaan myös taksiliikenneluvanhaltijoita.

25 §. Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset. Pykälän 2 momentin 2 kohtaan lisättäisiin maininta, että terveystaustatietojen täyttyminen tulisi todistaa enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annetulla lääkärinlausunnolla. Momentin 3 kohtaan lisättäisiin uudeksi taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykseksi taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen. Taksinkuljettajan kokeen osalta voimassa olevaa lakia tarkennettaisiin siten, että koe tulisi suorittaa hyväksytysti enintään vuotta ennen taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämistä. Lisäksi pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin rikoksia, jotka estäisivät ajoluvan myöntämisen. Lisättävät rikokset olisivat vapautteen kohdistuvia rikoksia, rikoksia julkista taloutta vastaan, petosrikoksia, maksuvälinerikoksia sekä aserikoksia. Näihin rikoksiin viitattaisiin myös momentissa 4.

Pykälän 2 momentin 2 kohtaan lisättäisiin maininta, että terveystaustatietojen täyttyminen tulisi todistaa enintään kuusi kuukautta aiemmin annetulla lääkärinlausunnolla. Muutos tarkoittaisi sitä, että jatkossa terveystaustatietojen täyttyminen tulisi todistaa lääkärintodistuksella, joka saisi olla enintään kuusi kuukautta vanha. Sama velvoite enintään kuusi kuukautta aiemmin annetusta lääkärintodistuksesta on myös ajokorttilaissa ajokortin hakemisen edellytyksenä. Sama edellytys on ollut aikoinaan myös taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa, joten kyseessä ei ole täysin uusi velvoite, vaan tarkennus tämänhetkiseen käytäntöön ja sääntelyaukon korjaaminen.

Pykälän 2 momentin 3 kohtaan lisättäisiin uudeksi taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytykseksi taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen. Tästä niin sanotusta taksinkuljettajan peruskoulutuksesta säädettäisiin lain 25 a §:ssä. Taksinkuljettajan ajoluvan

uusimisesta ja ajoluvan uusimiseksi tarvittavasta taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta säädettäisiin jäljempänä esitetyssä 26 §:n 2 momentin muutoksessa ja esitetyssä uudessa väliaikaisessa 26 b §:ssä. Pykälän 2 momentin 3 kohtaa ehdotettaisiin lisäksi muutettavaksi siten, että taksinkuljettajan ajolupa voitaisiin myöntää hakemuksesta, jos henkilö olisi enintään vuotta ennen taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämistä suorittanut taksinkuljettajan kokeen hyväksytysti. Ehdotetulla vuoden voimassaoloajalla olisi tarkoitus varmistaa, että ajoluvan saajalla olisi ajantasaiset tiedot ja taidot taksinkuljettajia koskevasta sääntelystä. Esitetty voimassaoloaika olisi linjassa muun tieliikenteen ammattipätevyyssääntelyn, kuten valtioneuvoston asetuksen kuorma- ja linja-autokuljettajien ammattipätevyydestä (434/2018) 2 a §:n 5 momentin mukaisen perustason ammattipätevyyskokeen teoriakokeen ja valtioneuvoston ajokorteista annetun asetuksen (423/2011) 30 §:ssä säädettyjen teoriakokeiden voimassaolon kanssa.

Pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin ajoluvan saamisen esteeksi rikoksia. Ajoluvan saamisen estävät rikokset on lakiteknisesti jaoteltu pykälässä omiksi kohdiksi. Pykälän 3 momentin 1 kohdassa on lueteltu ne rikokset, jotka ovat alun perin olleet huomioitavina rikosrekisterilain 6 §:n 2 momentissa määritellyinä rikoksina. Nyt esitettävät lisättävät rikokset lisättäisiinkin 2 kohtaan. Laintarkastuksen ehdotuksesta 2 kohdan rikostyyppit jaettaisiin lisäksi edelleen alakohtiin, jotka merkitään pienaakkosin.

Ajoluvan saamisen esteeksi pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin b) alakohtaan huomioitavaksi ensinnäkin rikoslain 25 luvun vapautteen kohdistuvista rikoksista 1 § vapaudenriisto, 2 § törkeä vapaudenriisto, 4 § panttivangin ottaminen, 4 a § panttivangin ottamisen valmistelu, 6 § tuottamuksellinen vapaudenriisto, 7 § laiton uhkaus, 7 a § vainoaminen ja 8 § pakottaminen. Syyllistymällä kyseisiin rikoksiin vaarantuu taksinkuljettajan tehtävässä vaadittava henkilökohtainen luotettavuus ja asiakkaan turvallisuus. Taksinkuljettaja on usein kaksin asiakkaansa kanssa suljetussa ajoneuvossa, joten on perusteltua estää sellaisen henkilön mahdollisuus toimia kuljettajana, joka on tuomittu em. rikoksista. Vaatimus perustuu tarpeeseen suojata matkustajan henkilökohtaista turvallisuutta. Tälläkin hetkellä taksinkuljettajan ajoluvan saamisen estävänä rikoksena on määritelty rikoslain 21 luvun henkeen ja terveyteen liittyvät rikokset sekä rikoslain 25 luvun ihmiskauppaa koskevat rikokset, jotka liittyvät matkustajan turvallisuuteen. Lisäämällä huomioitavaksi myös muita rikoslain 25 luvun mukaisia vapautteen kohdistuvia rikoksia turvattaisiin asiakkaiden turvallisuutta.

Pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin d) alakohtaan huomioitavaksi myös rikoslain 29 luvun rikoksia julkista taloutta vastaan. Muutoksen myötä ajoluvan saamisen esteeksi lisättäisiin luvusta vain taksinkuljettajan luotettavuuden kannalta merkitykselliset ja riittävän vakavat rikokset julkista taloutta vastaan. Huomioitavaksi tulisi jatkossa rikoslain 29 luvun 1 §:n mukainen veropetos ja 2 §:n mukainen törkeä veropetos. Rikoslaisissa tarkemmin säädettyllä tavalla veropetoksesta on kyse silloin, kun henkilö petollisesti aiheuttaa tai yrittää aiheuttaa veron määräämättä jättämisen tai sen määräämisen liian alhaiseksi taikka veron aiheettoman palauttamisen. Jatkossa tuomio kyseisistä veropetoksista estäisi taksinkuljettajan ajoluvan saamisen ja tätä kautta estäisi harmaan talouden toimintaa taksialalla. Esityksen 15 a §:ssä ehdotetun muutoksen mukaisesti jatkossa jokaisessa taksina käytettävässä ajoneuvossa tulisi käyttää mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, joka kerää jokaisesta kyydistä pykälässä säädetyt tarpeelliset tiedot. Ehdotetun 152 §:n 2 momenttiin tehtävän lisäyksen mukaisesti taksinkuljettaja on se, joka käytännössä käyttäisi taksamittaria ja taksinkuljettajan vastuulle jäisi kirjata käsin taksamittariin ennalta tilattujen kyytien tiedot muun kuin kiinteähintaisen matkan osalta. Taksamittarin tietoja käytetään verovalvonnassa, joten mikäli henkilö olisi syyllistynyt veropetokseen, voisi se heikentää luottamusta tietojen kirjaamisesta oikein.

Pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin myös g) alakohtaa rikoslain 36 luvun petosrikoksia sekä h) alakohtaan 37 luvun maksuvälinepetoksia ja -rikoksia. Huomioitavat rikokset olisivat 36 luvun 1 §:ssä tarkoitettu petos sekä 2 §:ssä tarkoitettu törkeä petos, 37 luvun 8 §:ssä tarkoitettu maksuvälinepetos, 9 §:ssä tarkoitettu törkeä maksuvälinepetos, 11 §:ssä tarkoitettu maksuvälinepetoksen valmistelu, 12 §:ssä tarkoitettu maksuvälinerikos sekä 13 §:ssä tarkoitettu törkeä maksuvälinerikos. Nämä rikokset eivät liity samalla tavalla asiakkaan henkilökohtaiseen turvallisuuteen, kuin henkeen ja terveyteen sekä vapauteen liittyvät rikokset, vaan näiden rikosten lisääminen tavoitteena on lisätä taksinkuljettajien luotettavuutta myös maksuliikenteessä ja hinnan perimisessä.

Taksinkuljettajalla voi olla suora pääsy asiakkaiden maksukortteihin, jos matkaa ei ole maksettu ennakolta. Tällöin on tärkeää voida luottaa siihen, että kuljettaja ei käytä maksukorttia väärin. Jos henkilö on syyllistynyt petokseen tai maksuvälinerikokseen, tämä voi aiheuttaa epäilyksen henkilön luotettavuudesta käsitellä maksukortteja. Asiakas on myös usein kaksin kuljettajan kanssa, ja taksia käyttävät myös paljon heikommassa asemassa olevat henkilöt tai esimerkiksi yölliseen aikaan henkilöt, joiden tarkkaavaisuus on alentunut alkoholin vaikutuksen alaisena. Lisäksi liikennepalvelulain 152 §:n 2 momentin mukaisissa muuttuvahintaisissa kyydeissä olisi tärkeää, että asiakas voi luottaa siihen, että kuljettaja syöttää taksamittariin oikeat tiedot. Myös harmaan talouden torjunnan kannalta on tärkeää, että voidaan luottaa kuljettajan merkitsevän taksamittariin paikkansapitävät tiedot.

Kolmanneksi pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin i) alakohtaan rikoslain 41 luvun mukaisia aserikoksia. Huomioitavat rikokset olisivat 41 luvun 1 §:ssä tarkoitettu ampuma-aserikos, 2 §:ssä tarkoitettu ampuma-aseen käsittely vakavan rikoksen tekemistä varten, 3 §:ssä tarkoitettu törkeä ampuma-aserikos, 5 §:ssä tarkoitettu vaarallisia esineitä koskevien säännösten rikkominen, 6 §:ssä tarkoitettu vaarallisen esineen hallussapito sekä 7 §:ssä tarkoitettu toisen vahingoittamiseen soveltuvan esineen tai asian hallussapito. Rikoslain 41 luvun mukaisia rikoksia lisättäisiin ajoluvan saamisen esteeksi asiakkaiden turvallisuuden lisäämiseksi. Näiden rikosten huomioiminen liittyy suoraan asiakkaan henkilökohtaiseen turvallisuuteen, sillä ampuma-aseella, vaarallisella esineellä sekä toisen vahingoittamiseen soveltuvalla esineellä voidaan kaikilla uhata toisen ihmisen henkeä tai turvallisuutta. On perusteltua, että asiakas voi luottaa siihen, että taksinkuljettajaa ei ole tuomittu näistä rikoksista.

25 a §. Taksinkuljettajan koulutus ja koe. Pykälä muutettaisiin kokonaisuudessaan. Pykälässä säädettäisiin taksinkuljettajan kokeen lisäksi taksinkuljettajan koulutuksesta eli niin sanotusta taksinkuljettajan peruskoulutuksesta. Pykälän otsikkoon lisättäisiin siten viittaus taksinkuljettajan koulutukseen.

Pykälän 1 momenttiin sisältyisi luettelo taksinkuljettajan koulutuksen sisällöstä. Momentin mukaan taksinkuljettajan koulutuksen tulisi sisältää opetusta matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista, kuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista ja kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Sisällöt olisivat muutoin samat, kuin mitä on ollut taksinkuljettajan kokeessa, mutta uutena aihealueena olisi kuljettajan oikeudet ja velvollisuudet.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin koulutuksen vähimmäiskestosta. Koulutuksen vähimmäiskesto olisi 21 tuntia eli yhteensä 21 x 60 minuuttia. Laissa ei asetettaisi vaatimuksia sille, kuinka monena päivänä koulutus tulisi käydä, vaan vähimmäistuntimäärä voitaisiin jakaa koulutuksen toteuttamisen kannalta järkevästi useammalle päivälle. Koulutus olisi samanpituihin kuin voimassa oleva taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin taksinkuljettajan kokeesta. Taksinkuljettajan kokeen hyväksytty suorittaminen osoittaisi edelleen, että kokelaalla on taksinkuljettajan tehtävässä tarvittavat tiedot, taidot ja osaaminen, vaikka kyseistä kirjausta esitetäänkin poistettavaksi säännöksen yksinkertaistamiseksi. Esitetyn 3 momentin mukaan taksinkuljettajan kokeessa olisi oltava kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Esitetyllä säännöksellä olisi tarkoitus varmistaa, että taksinkuljettajan kokeen asiasisältö olisi linjassa taksinkuljettajan peruskoulutuksen sisällön kanssa. Säännös vastaisi pitkälti voimassa olevaa lainsäädäntöä taksinkuljettajan kokeesta, mutta uudeksi asiakokonaisuudeksi lisättäisiin koekysymyksiä kuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista. Esitetyn 3 momentin mukaan taksinkuljettajan kokeeseen osallistuminen lisäksi edellyttäisi, että henkilö olisi suorittanut taksinkuljettajan koulutuksen. Taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen varmistettaisiin liikenneasioiden rekisteriin merkityistä tiedoista. Taksinkuljettajan koulutuksen järjestävän koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot taksinkuljettajan koulutuksen suorittaneista henkilöistä liikennepalvelulain 36 b §:n nojalla. Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaisi koulutuksen suorittamista koskevat tiedot rekisteristä, jonne hyväksytty koulutuksen järjestäjä olisi ilmoittanut koulutuksen suorittaneiden tiedot liikennepalvelulain 36 b §:n 2 momentin 2 kohdan ja samaisen pykälän 3 momentin mukaisesti. Tiedot viedään liikenneasioiden rekisteriin lain 222 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuina koulutustietoina. Koulutuksen suorittamiseen liittyviä tietoja on mahdollista luovuttaa sekä yksittäisluovutuksena liikennepalvelulain 227 §:n että massaluovutuksina viranomaisille ja laissa säädettyä tehtävää hoitaville 230 §:n perusteella. Liikenneasioiden rekisteristä säädetään tarkemmin liikennepalvelulain VI osassa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta taksinkuljettajan kelpoisuudesta sekä kelpoisuuden hyväksyvistä viranomaisista. Momentin mukaan taksinkuljettajan pätevyysvaatimuksen täyttäisi myös hakija, jolla on ammattipätevyys tunnustamisesta annetussa laissa 1384/2015 (jäljempänä *ammattipätevyyslaki*) tarkoitettu päätös muodollista pätevyyttä osoittavien asiakirjojen tuottamasta vastaavasta muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta kelpoisuudesta. Ammattipätevyyslailla on Suomessa täytäntöön pantu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/36/EY ammattipätevyys tunnustamisesta (jäljempänä *ammattipätevyysdirektiivi*). Lähtökohtana ammattipätevyyslaissa on, että ammattipätevyys tunnustamisesta vastaavaksi viranomaiseksi säädetään tiettyä ammattia koskevassa erityislainsäädännössä se ammatin sääntelystä vastaavan hallinnonalan viranomainen, jolla on riittävä asiantuntemus ammattitoiminnan sisällöstä. Siten ammattipätevyyslain 4 §:n 1 momentin mukaan oikeudesta harjoittaa ammattia toisessa maassa hankitun ammattipätevyys perusteella päättää sama taho, joka myöntää oikeuden kyseisen ammatin harjoittamiseen Suomessa suoritettua tutkinnon tai koulutuksen perusteella. Liikennepalvelulain 25 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan. Siten momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tekisi myös päätöksen vastaavasta muussa EU- tai ETA-valtiossa suoritetusta taksinkuljettajan pätevydestä. Ammattipätevyyslain korvaavia toimenpiteitä koskevan 7 §:n 1 momentin mukaan ammattipätevyys tunnustamispäätöksessä hakijalle voidaan asettaa vaatimus kelpoisuuskokeen suorittamisesta tai enintään kolme vuotta kestävästä sopeutumisajasta, jos hakijan saaman koulutuksen sisältö on olennaisesti erilainen kuin vastaavan kansallisen koulutuksen sisältö. Lakiehdotuksen valmistelussa (HE 22/2015 vp) on lähdetty siitä, että erot ovat oleellisia, jos sisällöt eroavat toisistaan merkittävässä määrin. Ammattipätevyyslain 7 §:n 2 momentin mukaan ennen vaatimuksen asettamista on tutkittava, voivatko ne tiedot, taidot ja pätevyys, jotka hakija on hankkinut ammattikokemuksensa tai elinikäisen oppimisen avulla ja jotka asiaankuuluva elin on tätä tarkoitusta varten muodollisesti vahvistanut, korvata kokonaan tai osittain 1 momentissa tarkoitettua olennaisen eron. Samaisen pykälän 3 momentin mukaan ammattipätevyys tunnustamispäätöksessä voidaan kuitenkin määrätä tietyissä säädettyissä tilanteissa sopeutumisaika tai kelpoisuuskoe. Hakija saa kyseisen momentin mukaan valita

korvaavan toimenpiteen. Sopeutumisajasta ja kelpoisuuskokeesta on annettu tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella ammattipätevyyden tunnustamisesta (1459/2015).

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Määräyksenantovaltuus ei ole uusi, sillä voimassa olevan lain 25 a §:n 2 momenttiin sisältyy jo tällä hetkellä taksinkuljettajan koetta koskeva Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus, ja Liikenne- ja viestintävirasto antoi 16.4.2021 määräyksen taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista (TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019). Määräys tuli voimaan 1.5.2021 ja siinä määritellään taksinkuljettajan kokeen suorittamista, sisältöä, arviointia ja vilpillistä menettelyä kokeessa. Nyt valtuutta laajennettaisiin koskemaan myös taksinkuljettajan koulutuksen sisältöä ja toteutusta sekä taksinkuljettajan kokeen arviointia. Lain tasolla ei esimerkiksi säädettäisi koulutuksen järjestämistavasta vaan laki mahdollistaisi koulutuksen järjestämisen esimerkiksi etäkoulutuksena. Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa antaa määräyksiä esimerkiksi kokeen järjestämistavoista. Koulutuksen valvontaan soveltuisi lain 193 a §, jonka 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaa 35 a §:n mukaisen hyväksynnän saaneiden koulutuksen järjestäjien ja niiden järjestämän koulutuksen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi edelleen lain 193 a §:n 1 momentin nojalla valtuuttaa ulkopuolisen asiantuntijan suorittamaan käytännön valvontatoimintaa. Taksinkuljettajan kokeen valvontaan soveltuisi lain 178 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa muuta säädetä.

35 a §. *Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi.* Pykälässä säädetään nykyisin taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä yrittäjäkoulutuksen järjestämisen hyväksymismenettelystä ja hyväksymistä koskevista vaatimuksista. Pykälä annettaisiin kokonaan uudelleen, jolloin sen otsikko ehdotetaan muutettavaksi yleisemmäksi kattamaan kaikki laissa säädetyt taksiliikenteen koulutuksenjärjestäjien hyväksynnät (nykyisin Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutuksen järjestäjäksi).

Pykälän 1 momenttiin ehdotettaisiin lisättäväksi vaatimus Liikenne- ja viestintäviraston hyväksynnästä lain 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen järjestämiseen. Ehdotuksella laajennettaisiin hyväksyntämenettelyä lain 26 a §:ssä tarkoitetun erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkoulutuksen lisäksi nyt ehdotettuun taksinkuljettajan peruskoulutukseen. Esityksen mukaisessa 2. lakiehdotuksessa ehdotetaan, että hyväksyntämenettely laajennettaisiin väliaikaisesti koskemaan myös taksinkuljettajan täydennyskoulutusta.

Pykälän 2 momentissa säädetään koulutusorganisaatioiden hyväksymistä koskevista vaatimuksista. Lainsäädännön selkeyttämiseksi momentin 2 ja 3 kohtia ehdotetaan muutettavan. Lisäksi pykälän 2 momenttiin esitetään lisättävän uusi 5 kohta. Pykälän 2 momentin 2 kohdassa edellytetään, että hyväksyttävän koulutusorganisaation tulee olla vakavarainen ja kyetä asianmukaisesti vastaamaan yritystoimintaan liittyvistä velvoitteistaan ja osoittaa, että sillä on riittävät taloudelliset voimavarat koulutustoiminnan järjestämiseen ja sen asianmukaiseen hoitamiseen. Koulutusorganisaation vakavaraisuuden todentamiseksi selkeiden pääomarakenteiden asettamista on pidetty lain toimeenpanossa haasteellisena. Siten nykyisen lainsäädännön selkeyttämiseksi pykälän 2 momentin 2 kohdan nykyinen sisältö ehdotetaan korvattavaksi siten, että Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi hakemuksesta tässä pykälässä tarkoitetuksi koulutuksen järjestäjäksi koulutusorganisaation, jota ei ole asetettu konkurssiin.

Elinkeinotoiminnan harjoittamista on myös muualla lainsäädännössä rajoitettu konkurssin takia muun muassa siten, että konkurssissa oleva on kelpaamaton sekä ilmoituksenvaraisten että luvanvaraisten elinkeinojen harjoittajaksi. Konkurssilain (120/2004) 4 luvussa säädetään velallisen toimikelpoisuuden rajoituksista. Kyseisen luvun 13 §:n mukaan, jos muualla lainsäädännössä on rajoitettu konkurssiin asetetun velallisen kelpoisuutta johonkin toimeen tai tehtävään, rajoitukset ovat voimassa konkurssin alkamisen ja pesäluettelon vahvistamisen välisen ajan. Pesäluettelon valmistuminen voi kuitenkin toisinaan viivästyä. Ellei toisin säädetä, samaisen pykälän mukaan rajoitukset ovat kuitenkin voimassa enintään neljä kuukautta konkurssin alkamisesta. Konkurssilain 1 luvun 4 §:n mukaan konkurssi alkaa, kun velallinen asetetaan tuomioistuimen päätöksellä konkurssiin ja lain 19 luvun 7 §:n mukaan päättyy, kun lopputilitys on hyväksytty. Esityksessä ei ehdoteta säädettävän koulutusorganisaatioiden konkurssiedellytyksen osalta konkurssilaissa säädetyistä aikarajoista poikkeavalla tavalla.

Pykälän 2 momentin 3 kohdan sisältö ehdotettaisiin niin ikään korvattavaksi sillä, että hyväksyttävällä koulutusorganisaatiolla ei saisi olla 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. Siten jatkossa koulutusorganisaatioiden taloudellisista velvoitteista vastaamisen arviointiin sovellettaisiin nykyistä täsmällisempiä vaatimuksia. Liikenne- ja viestintävirasto on voimassa olevan lainsäädännön nojalla tarkistanut, että hakija on hoitanut yritystoiminnan velvoitteet eikä sillä ole verovelkaa, joten ehdotetulla muutoksella ei olisi käytännön vaikutusta nykytilaan. Ehdotettu pykälän 2 momentin 3 kohdan sisältö olisi linjassa liikennepalvelulain 6 §:ssä säädettyjen taksiliikenneluvan myöntämisen kansallisten vaatimusten kanssa. Samalla nykyinen 2 momentin 3 kohdan sisältö siirrettäisiin uudeksi 4 kohdaksi.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättävän uusi 5 kohta taksiliikenteen koulutusorganisaation järjestäjän hyväksymiseksi. Edellytyksenä olisi, että koulutusorganisaation hyväksyntää ei olisi peruutettu liikennepalvelulain 242 §:n 2 momentin 2 tai 4 kohdan nojalla viimeisen kuluneen vuoden aikana. Esityksen tarkoituksena olisi varmistaa koulutusorganisaatioita valvovan viranomaisen tehokas toiminta tilanteissa, joissa koulutusorganisaatioiden aiempi toiminta on johtanut hyväksynnän peruuttamiseen. Mainitun 242 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi muun ohella peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä. Samaisen momentin 4 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi muun ohella peruuttaa luvan tai hyväksyntäpäätöksen, jos on muusta kuin 1, 2 tai 3 kohdassa tarkoitettua syytä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava kykene hoitamaan luvan tai hyväksymispäätöksen mukaista tehtävänsä tai harjoittamaan luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti. Kynnys koulutusorganisaation hyväksynnän hylkäämiselle uuden 5 kohdan perusteella olisi siten suhteellisen korkea. Edellytyksenä nimittäin olisi, että Liikenne- ja viestintävirasto olisi aiemmin todennut koulutusorganisaation rikkoneen toistuvasti tai vakavasti sääntelyä tai määräyksiä tai että virastolla on ollut perusteltua syytä epäillä, ettei koulutusorganisaation toimintaa voida turvallisesti harjoittaa. Siten esimerkiksi lievät yksittäistapaukset jäisivät hylkäämisperusteen ulkopuolelle. Ehdotettu vuoden karenssi aika olisi linjassa taksiliikenneluvan myöntämistä koskevan liikennepalvelulain 6 §:n 1 momentin 3 kohdan ja 2 momentin 2 kohdan kanssa. Esitettyä yhden vuoden karenssi aikaa pidetään koulutusorganisaatioiden tehokkaan valvonnan ja sitä kautta matkustajaturvallisuuden parantamisen näkökulmasta perusteltuna.

35 b §. *Taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen.* Voimassa oleva taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakemista ja koulutusohjelman vahvistamista koskeva pykälä soveltuisi jatkossa myös ns. taksinkuljettajan peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksen järjestäjään mistä syystä pykälää tulisi muuttaa.

Pykälän 3 momenttia ehdotetaan yksinkertaistettavaksi poistamalla siitä viittaukset liikennepalvelulain 6 a §:n 1 momenttiin ja 26 a §:n 1 momenttiin. Taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksyntää haettaessa Liikenne- ja viestintävirastolle toimitettavasta koulutusohjelmasta olisi edelleen käytävä ilmi opetettavien aihealueiden käsittely ja koulutusohjelmaan sisältyvien käytännön harjoitusten mitoitus osallistujamäärän mukaan sekä vastaavat tiedot harjoitusten käytännön järjestelyistä.

Pykälän 4 momentista ehdotetaan niin ikään poistettavaksi viittaukset liikennepalvelulain 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkoulutukseen ja 26 a §:ssä tarkoitettuun erityisryhmien kuljettajakoulutukseen. Siten momentissa säädeltäisiin jatkossa myös nyt esitetyistä taksinkuljettajan peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksen koulutusorganisaatioiden koulutusohjelmien hyväksynnästä. Pykälän 4 momentin kolmatta virkettä ehdotettaisiin lisäksi selkeytettävän siten, että sen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi hakemuksesta vahvistaa myös pelkän koulutusohjelman. Esitetyllä ei ole tarkoitus vaikuttaa voimassa olevan lainsäädännön sisältöön eli esimerkiksi ammattiliitot tai muut tahot voisivat edelleen hyväksyttää pelkän koulutusohjelman Liikenne- ja viestintävirastolta saamatta taksiliikenteen koulutusorganisaation hyväksyntää. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

36 b §. *Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuudet.* Pykälän 2 ja 3 momenttia muutettaisiin esityksen mukaisen 6 a §:n muutoksen myötä ja poistettaisiin maininnat yrittäjäkokeesta, joka jatkossa siirtyisi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi.

Pykälän 2 momentissa on lueteltu asiat, jotka koulutusorganisaation tulee ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta kokeen siirtyessä viraston tehtäväksi, poistettaisiin 2 momentin 1 kohdasta maininta yrittäjäkokeiden järjestämisen ajankohdasta ja paikasta, sekä 2 kohdan mukaiset tiedot yrittäjäkokeen suorittaneista ja 3 momentista viittaus 2 momentin 2 kohdan yrittäjäkokeen suorittamisesta.

Lisäksi pykälän 4 momenttiin lisättäisiin koulutusorganisaatiolle velvollisuus säilyttää tiedot opetuksen järjestämistavoista. Koulutusorganisaation on tällä hetkellä pykälän 4 momentin mukaan pidettävä luetteloa opettajista ja koulutuksesta vastaavista henkilöistä ja säilytettävä tiedot järjestetyistä koulutuksista, koulutuksiin osallistuneista opettajista ja koulutuksen suorittaneista koskevat asiakirjat koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan. Kirjanpitoon tulisi kuitenkin merkitä myös opetuksesta tiedot, jotta jälkikäteen voidaan todentaa opetuksen tapahtuneen sääntelyn mukaisesti. Opetuksesta kirjattavilla tiedoilla tarkoitettaisiin opetuksen aloitus- ja päättymispäivämäärää, teoriaopetustuntien ajankohtia, kestoja ja aiheita sekä opetuksen antajaa. Aiheilla tarkoitettaisiin esimerkiksi opetussuunnitelman mukaisia sisältöjä sekä teoriatunneilla käsiteltyjä aiheita. Lisäksi kirjanpitoon olisi tehtävä merkintä opetustavasta kunkin opetuskerran osalta. Opetustapoja ovat esimerkiksi lähiopetus, etäopetus, verkko-opetus ja käytännön harjoitukset. Etäopetuksella tarkoitettaisiin opetusta, jossa opetettava osallistuu opettajan pitämään opetussuunnitelman ja lainsäädännön ja viranomaismääräysten vaatimusten mukaiseen tieto- ja viestintäteknikan välineiden avulla annettavaan teoriaopetukseen. Verkko-opetuksella tarkoitettaisiin puolestaan sitä, että kokelas suorittaa itsenäisesti opetussuunnitelman ja lainsäädännön ja viranomaismääräysten vaatimusten mukaista teoriaopetusta verkossa oppimista tukevan ohjelmiston ja tieto- ja viestintäteknikan välineiden avulla.

152 §. *Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu.* Pykälän 1 ja 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi. Samanaikaisesti lakiin ehdotetaan lisättäväksi myös seuraamuspykälä kyseisten momenttien vastaisesta toiminnasta säätämällä uusi 268 a §.

Pykälän 1 momentin mukaisesti henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava kuluttajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Lisäksi momenttiin lisättäisiin, että ennalta tilaamattomissa ja muuttuvahintaisissa kyydeissä myös kuljettajan olisi pyynnöstä ilmoitettava hintatiedot kuluttajalle kirjallisesti tai suullisesti ennen matkan alkamista. Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla. Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa ennen matkan alkamista. Lisäksi momenttiin lisättäisiin, että ne eivät saisi muuttua matkan aikana, mikä tarkoittaa käytännössä sitä, että ennakolta ilmoitetun hinnan on vastattava lopullista hintaa. Samankaltainen säännös on myös pykälän 2 momentissa, joka koskee vain muuttuvahintaisia kyytejä.

Ennalta tilatuissa kyydeissä vastuu hintatietojen ilmoittamisesta on joko luvanhaltijalla tai välityspalvelun tarjoajalla, jolloin hinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava ennen tilauksen vahvistamista. Tilatessa matkan ennakoon kuluttaja sitoutuu palveluntarjoajan hinnoitteluun, jolloin autoon astuessaan kuluttajalla tulisi olla jo käsitys hinnasta, jos se on ennalta sovittu, tai sen määräytymisperusteista, jos kyseessä on muuttuvahintainen kyyti. Välityspalvelun tarjoaja vastaa palvelussaan välittämiensä kyytien hintatietojen ilmoittamisesta ja luvanhaltija vastaa suoraan siltä tilattujen kyytien hintatietojen ilmoittamisesta.

Ennalta tilaamattomissa kyydeissä vastuu hintatietojen ilmoittamisesta olisi sekä luvanhaltijalla että jatkossa myös kuljettajalla. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut pykälän 3 momentin nojalla määräyksen taksimatkan hintatietojen ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta, ja määräys koskee ainoastaan taksiasemalta alkavia taksimatkoja sekä muutoin ennalta tilaamatta tai varaamatta alkavia matkoja. Määräyksen mukaisesti hinta tai hinnan määräytymisen perusteet ja esimerkkimatkan hinta on ilmoitettava matkustajalle ennen matkan alkua kirjallisesti siten, että ne ovat havainnoitavissa taksin ulkopuolelta. Luvanhaltija vastaa siitä, että ajoneuvo on varusteltu määräyksen mukaisin hintamerkinnoin.

Määräyksen mukaan hinta tai hinnanmääräytymisen perusteet on lisäksi ilmoitettava matkustajalle pyynnöstä suullisesti. Määräyksen mukaisissa ennalta tilaamattomissa kyydeissä myös kuljettajalle on perusteltua asettaa laissa velvoite huolehtia, että kuluttaja saa tarpeelliset hintatiedot ennakolta. Vaikka taksina käytettävä ajoneuvo on liikenneluvanhaltijan vastuulla, kuljettaja on kuitenkin tosiasiaa se henkilö, joka voi ilmoittaa kuluttajalle suullisesti tarkemmat hintatiedot ja hinnan määräytymisen perusteet sekä sopia kiinteästä hinnasta ennalta tilaamattomissa kyydeissä. Tästä syystä on perusteltua edellyttää, että myös kuljettajan tulee olla tietoinen hinnan määräytymisen perusteista ja ilmoittaa hintatiedot kuluttajalle pyynnöstä.

Mikäli luvanhaltijan autossa ei ole määräyksen mukaisesti hinnastoa nähtävillä, voitaisiin autolla ajaa ainoastaan ennalta tilattuja kyytejä. Mikäli luvanhaltija haluaa, että kuljettajat voisivat ajaa myös ennalta tilaamattomia kyytejä, luvanhaltijan tulisi huolehtia, että ajoneuvoissa on esillä määräyksen mukaiset hinnastot ja hintatiedot, ja kuljettajan tulisi olla näistä tietoinen ja kyettävä ne kuluttajalle selvästi ilmaisemaan ennen matkan alkamista.

Lisäksi 1 ja 3 momentin mukaisten hintatietojen noudattamatta jättämisestä esitettäisiin määrättäväksi liikennevirhemaksu luvanhaltijalle uuden 268 a §:n myötä. Liikennevirhemaksu

esitettäisiin määrättäväksi vain luvanhaltijalle, joka vastaa ajoneuvon varustelusta sekä palvelunsa hinnoittelusta ja laadusta.

Taksimatkat voivat olla myös kiinteähintaisia tai muuttuvahintaisia. Kiinteähintaisesta kyydistä on kyse silloin, kun hinta on joko ennalta tilatuissa kyydeissä tilausvahvistuksessa tai sovelluksessa kiinteänä ilmoitettu, tai ennalta tilaamattomissa kyydeissä taksinkuljettajan kanssa suullisesti kiinteäksi sovittu ennen matkan alkamista. Muuttuvahintainen kyyti on kyseessä silloin, jos lopullista hintaa ei ole ennalta sovittu, vaan ainoastaan ilmoitettu 1 momentin mukaisesti hinnan määräytymisen perusteet. Tällöin 2 momentin mukaisesti hinnan on perustuttava kuljettuun matkaan ja käytettyyn aikaan, ja hinnan määräyksessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Momenttiin lisättäisiin kuljettajalle vastuu taksamittarin käyttämisestä, sillä muuttuvahintaisissa kyydeissä kuljettaja on se henkilö, jonka tulisi mittaria käyttää. Koska taksamittari on ajoneuvoon kiinteästi asennettava varuste, on luvanhaltijan vastuulla varustaa ajoneuvo mittauslaitelain mukaisella taksamittarilla, jos hän toivoo ajoneuvolla voitavan ajaa myös muuttuvahintaisia kyytejä. Joten mikäli luvanhaltija haluaa, että kuljettajat voisivat ajaa myös muuttuvahintaisia kyytejä, luvanhaltijan tulisi huolehtia, että ajoneuvoissa on mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari, ja kuljettajan vastuulle jää taksamittarin käyttäminen lain mukaisesti. Velvoitteen painoarvoa lisää se, että taksamittarin käyttämättä jättämisestä ehdotetaan asetettavaksi mahdollisuus määrätä kuljettajalle liikennevirhemaksu uuden 268 a §:n 2 momentin mukaisesti.

Pykälän 2 momentista poistettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus, joka siirrettäisiin ehdotuksen mukaiseen 15 a § 3 momenttiin.

193 a §. *Taksiliikenteen koulutuksia ja koulutuksen järjestäjien toimintaa valvova viranomais.* Pykälän otsikkoon ja 1 sekä 2 momenttiin tehtäisiin teknisiä muutoksia.

Pykälän otsikko ehdotetaan muutettavaksi yleisemmäksi kattamaan kaikkien laissa säädettyjen taksiliikenteen koulutusten ja koulutusten järjestäjien valvonnan.

Lisäksi pykälän 1 ja 2 momenteista poistettaisiin maininnat Liikenne- ja viestintäviraston vastuusta yrittäjäkokeen järjestämisen valvonnasta, sillä jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi itse 6 a §:n mukaisen yrittäjäkokeen järjestämisestä. Momentista poistettaisiin niin ikään Liikenne- ja viestintäviraston vastuu koulutusorganisaatioiden myöntämien todistusten myöntämisen valvonnasta, sillä jatkossa taksiliikenteen koulutusorganisaatiot eivät myöntäisi erillisiä koulutustodistuksia 6 a §:n mukaisesta taksiyrittäjän koulutuksesta, Liikenne- ja viestintäviraston järjestämisvastuulle siirtyvästä yrittäjäkokeesta eikä 25 a §:n mukaisesta taksinkuljettajan koulutuksesta. Koulutusten suorittaminen varmistetaan liikenneasioiden rekisteriin merkityistä tiedoista, johon taksinkuljettajan koulutuksia järjestävän koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot taksiliikenteen koulutuksen suorittaneista henkilöistä liikennepalvelulain 36 b §:n nojalla 2 momentin 2 kohdan nojalla. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

227 §. *Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä.* Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin, että hakuja olisi mahdollista tehdä myös ajoneuvon yksilöivän rekisteritunnuksen perusteella.

Muutos edellyttäisi, että liikennepalvelulain 17 §:n 2 momenttiin tehtäisiin esityksessä olevat muutokset liikenneluvanhaltijan velvollisuudesta rekisteröidä ajoneuvo yksinomaiseen hallintaan ja liittää rekisteritunnus liikenneluvulle. Tämä mahdollistaisi myös yksittäisluovutuksena tiedot rekisteritunnuksen kautta liikenneluvanhaltijasta.

Liikennelupatietokysely on jo toiminnassa, siihen tulisi vain lisätä rekisteritunnus uudeksi kyselyelementiksi.

Ehdotus mahdollistaisi yksittäisten kansalaistenkin mahdollisuuden tarkistaa ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella ajantasainen tieto siitä, kenen luvanhaltijan taksista on kyse, ja ovatko luvat kunnossa. Tällä hetkellä liikennepalvelulain 151 §:n 1 momentin 8 kohta edellyttää, että henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikennettä harjoitettaessa ajoneuvossa on mukana 4 §:ssä tarkoitettu taksiliikennelupa tai sen jäljennös. Lisäämällä myös rekisterin avoimuutta vahvistettaisiin kuluttajan mahdollisuutta varmistua siitä, että taksilla on luvat kunnossa ja ne ovat ajan tasalla. Jatkossa kuluttajatkin voisivat tarkastaa rekisteritunnuksen avulla taksiliikenneluvanhaltijan tiedot.

246 §. *Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen ja poliisin antama varoitus.* Pykälän 5 momenttia muutettaisiin siten, että viittaus lupaviranomaiseen vaihdettaisiin viittaukseksi poliisiin.

Pykälän 5 momentissa säädetään ajoluvan luovuttamisesta poliisille sekä sen palauttamisesta ajoluvan haltijalle. Momentin mukaisesti ennen ajoluvan palauttamista luvanhaltijan sopivuus on arvioitava uudelleen 25 §:n mukaisesti ja sen 3 ja 4 momentissa tarkoitetuista teoista otetaan huomioon ne, jotka ovat tulleet lupaviranomaisen tietoon ajoluvan peruuttamisen jälkeen. Momentti vastaa sisällöltään jo kumottua taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain (695/2009) 21 §:ää. Tuolloin toimivalta taksinkuljettajien ajolupien myöntämisessä oli poliisilla, jolloin poliisi oli asiassa myös lupaviranomainen. Nykyään lupaviranomaisena on Liikenne- ja viestintävirasto, jolloin säännöksessä mainittu lupaviranomainen viittaa virheellisesti Liikenne- ja viestintävirastoon, kun oikea taho olisi poliisi, joka vastaa luvan peruuttamisesta ja sen palauttamisesta haltijalleen. Momenttiin tehtäisiin tekninen muutos ja muutettaisiin viittaus lupaviranomaiseen viittaukseksi poliisiin.

246 a §. *Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koesuorituksessa todettu vilppi.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin, että koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Pykälän 2 momentin sanamuotoa muutettaisiin siten, että jatkossa vilpin jälkeinen karenssi koskisi myös yrittäjäkokeessa todettua vilppiä.

Pykälän 1 momentin mukaan jos 25 a §:ssä tarkoitettuun taksinkuljettajan kokeeseen tai 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkokeeseen osallistuvan henkilön havaitaan kokeen aikana syyllistyvän vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta. Ehdotetulla muutoksella momenttiin lisättäisiin, että koesuoritus olisi hylättävä myös, jos vilppi havaittaisiin koesuorituksen jälkeen. Samainen säännös on myös laissa vaarallisen aineiden kuljetuksesta (541/2023), jonka ADR-ajolupakoetta koskevassa 145 §:n 1 momentissa on sama koesuorituksen aikana tapahtuvan vilpin hylkäystä koskeva säännös kuin liikennepalvelulain 246 a §:n 1 momentissa, mutta lisäksi on säädetty, että koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen.

Kokeen järjestäjän tulee varmistaa kokeeseen ilmoittautuneen osallistujan henkilöllisyys ja koesuorituksen katsotaan alkavan sillä hetkellä, kun henkilöllisyyttä aletaan tarkastaa, ja päättyvän, kun koe on suoritettu loppuun. Käytännössä kokeisiin saapuu joskus vilpillisesti myös joku muu, kuin kokeeseen ilmoittautunut henkilö. Nämä ns. stuntit suorittavat koetta toisen henkilön puolesta. Jälkikäteen vilpin takia myös myöhemmin havaittu stuntin käyttäminen aiheuttaisi kokeen hylkäyksen. Jälkikäteen puuttuminen vilppiin mahdollistaisi myös seuraamuksen asettamisen esimerkiksi tilanteessa, jossa kokelas tulee koetilanteen

jälkeen, hyväksytyn koetuloksen saatuaan, koetilasta pois ja vilppi havaitaan vasta kokeen päättämisen jälkeen. Jälkikäteen puuttuminen vilppiin tallenteiden avulla vähentäisi myös virhetulkintoja kokeen aikaisesta vilpistä, kun koetta ei tarvitsisi turhaan keskeyttää, vaan mahdollista vilppiepäilyä pystyttäisiin selvittämään myös koetilanteen jälkeen. Tallentava kameravalvonta on jo nyt käytössä, ja jälkikäteen puuttuminen vilppitapauksiin mahdollistaisi puuttumisen vilpilliseen toimintaan tallenteen avulla, kuitenkin siten, että tarkoituksena olisi puuttua mahdollisiin vilppiepäilyihin välittömästi.

Vilppiä koskeva pykälän 1 momentti koskee jo nyt sekä taksinkuljettajan kokeessa että yrittäjäkokeessa tehtävää vilppiä. Pykälän 2 momentin mukaan asetettava kuuden kuukauden määräaikainen kieltä osallistua kokeeseen voidaan asettaa kuitenkin vain taksinkuljettajan kokeessa tapahtuneessa vilppitapauksessa, sillä taksinkuljettajan kokeen järjestäjänä toimii palveluntuottaja, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä liikennepalvelulain V osan 4 luvun mukaisesti. Kokeen järjestäjän tulee lähettää tiedot havaitusta vilpillisestä toiminnasta Liikenne- ja viestintävirastolle. Yrittäjäkokeen järjestämisestä on kuitenkin vastannut tähän esitykseen saakka koulutusorganisaatio, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt hyväksynnän yrittäjäkoulutuksen ja kokeen järjestämisestä.

Koska vastuu myös yrittäjäkokeen järjestämisestä siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi muuttamalla lain 6 a §:ää, niin samalla pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua taksinkuljettajan kokeen lisäksi myös yrittäjäkokeeseen henkilölle, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan yrittäjäkokeessa. Momentin sanamuoto muutettaisiin vain kokeeksi, pitäen sisällään sekä taksinkuljettajan että yrittäjäkokeen. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa. Näin vilppiä koskevat seuraamukset olisivat samat sekä taksinkuljettajan kokeessa että yrittäjäkokeessa.

262 a §. *Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti.* Pykälä säädettäisiin koskemaan myös taksiliikenneluvanhaltijoita. Pykälän muutos liittyisi myös esityksen mukaiseen 17 § 2 momentin muutosehdotukseen, jossa myös taksiliikenteessä luvanhaltijan tulisi rekisteröidä ajoneuvo luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liittää rekisteritunnus liikenneluvalle. Mikäli vain velvoite lisättäisiin koskemaan taksiliikenneluvanhaltijoita ilman rangaistussäännöstä, ei velvoitteella olisi toivottua käytännön vaikutusta, eivätkä säännöt olisi tasapuolisia eri luvanhaltijoille.

Rangaistussäännös on nähty tarpeelliseksi toimenpiteeksi, jolla varmistetaan, että myös luvanhaltija rekisteröi ajoneuvonsa laissa edellyttämällä tavalla. Rekisteröinti viittaa 17 §:ssä säädettyihin rekisterimerkintöihin, eli taksiliikenteen osalta 1 momentin mukaiseen velvoitteeseen rekisteröidä ajoneuvo luvanvaraiseksi sekä ehdotuksen mukaiseen 2 momentin velvoitteeseen rekisteröidä ajoneuvo yksinomaiseen hallintaan ja liittää liikenneluvalle. Sakkorangaistuksen on säädettäessä arvioitu olevan oikeasuhtainen toimi teon haitallisuuteen, vahingollisuuteen ja moitittavuuteen nähden ja parantavan myös liikenteen valvojien keinoja määrätä seuraamus väärästä rekisteröinnistä. Kyseisen teon rangaistavaksi säättäminen on nähty yhteiskunnan kannalta tarpeelliseksi, koska ilman mahdollisia seuraamuksia voisivat luvanhaltijat käyttää liikenteessä edelleen vapaasti jonkun toisen hallintaan rekisteröityä moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai olla liittämättä ajoneuvoa rekisterissä liikenneluvalle, mikäli mitään seuraamusta ei olisi säädetty.

Voimaantullessaan rangaistussäännös ei koskenut taksiliikennettä, mutta ehdotettujen 17 §:n 2 momentin sekä 262 a §:n muutoksilla myös rangaistussäännös koskisi jatkossa taksiliikenneluvanhaltijoita. Muutoin pykälä pysyisi ennallaan.

265 §. *Luvaton liikenteen koulutustoiminta.* Pykälän 1 momentin 1 kohtaa ehdotettaisiin muutettavaksi siten, että jatkossa rangaistavaa olisi myös 25 a §:ssä tarkoitettu koulutus- tai koetoiminta ilman lain 35 a §:ssä tarkoitettua hyväksyntää. Maininta 25 a §:n mukaisesta koulutustoiminnasta lisättäisiin seuraamuspykälään, koska esityksessä ehdotetaan uutta taksinkuljettajan koulutusta, jota voisi järjestää vain Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät koulutuksen järjestäjät. Tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta 1 kohdassa mainittua koulutus- tai koetoimintaa ilman hyväksyntää harjoittava olisi pykälän mukaan tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta sakkoon. Ehdotetulla 2. lakiehdotuksella esitetään samaiseen lainkohtaan lisättäväksi väliaikainen viittaus myös esitettyyn 26 b §:ään, jossa säädellään taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta. Muutoin pykälä pysyisi ennallaan.

268 §. *Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja ja luvanvaraisen liikenteen tietoja koskevat rikkomukset.* Pykälän 3 momentti kumottaisiin, koska viittaukset liikennevirhemaksun määräämistä, tiedoksiantoa ja muutoksenhakua sekä täytäntöönpanoa koskeviin lakeihin koottaisiin uuteen 268 b §:ään.

268 a §. *Hintatietojen ilmoittamista ja taksamittarin käyttöä koskevat rikkomukset.* Lakiin lisättäisiin uusi pykälä liikennevirhemaksun määräämisestä hintatietojen ilmoittamista ja taksamittarin käyttöä koskevista rikkomuksista.

Pykälän 1 momentissa asetettaisiin luvanhaltijalle 200 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättäisi noudattamatta mitä taksiliikenteen palvelujen hinnoittelua koskevassa 152 §:n 1 tai 3 momentissa tai 3 momentin nojalla annetuissa määräyksissä säädetään hintatietojen ilmoittamisesta ja esimerkkimatkan hinnasta. Liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä esimerkiksi, jos ajoneuvon ulkopuolella ei olisi hintatietoja näkyvillä tai jos hinnasto olisi muulla tavoin määräyksen vastainen tai puutteellinen silloin, kun ajoneuvolla ajetaan ennalta tilaamattomia kyytejä. Määräys sisältää yksityiskohtaiset tiedot hinnaston sisällöstä, ja määräys koskee vain ennalta tilaamattomia matkoja. Liikennevirhemaksu voisi tulla määrättäväksi myös mm. silloin, jos muuttuvahintaisessa kyydissä ei ennakolta ilmoitettaisi esimerkkimatkan hintaa 152 § 3 momentin ja määräyksen mukaisesti. Käytännössä liikennevirhemaksut koskisivat ennalta tilaamattomia tai muuttuvahintaisia kyytejä, joissa lain vastainen toiminta olisi poliisin havainnoitavissa.

Luvanhaltija vastaa taksina käytettävän ajoneuvon varustelusta, palvelunsa hinnoittelusta, sekä hinnaston ja esimerkkimatkan hinnan ilmoittamisesta. Hallinnolliset sanktiot soveltuvat etenkin tilanteisiin, joissa on kyse yksinkertaisesti toteennäytettävistä lainsäädännön rikkomuksista. Välitysyhtiöiden vastuu hintatietojen ilmoittamisesta koskee vain välityspalvelun kautta välittämien ennalta tilattujen kyytien hintatietoja. Näissä kyydeissä hintatiedot ilmoitetaan aina ennen tilauksen vahvistamista, useimmiten sähköisesti ja kiinteänä. Näitä koskevat epäselvyydet eivät tule esille esimerkiksi valvonnoissa tai muutoin liikenteessä.

Myöskään kuljettajalle asetettua vastuuta hintatietojen ilmoittamisesta ennalta tilaamattomissa kyydeissä 152 § 1 momentin mukaisesti ei sanktioitaisi liikennevirhemaksuin, koska kuljettajan velvoite olisi vain lisä luvanhaltijalle asetettuun veloitteeseen. Kuljettajalla ei ole mahdollisuutta vaikuttaa esimerkiksi ajoneuvon varusteluun, mistä syystä pykälää tarkennettiin jatkovalmistelussa siten, että sanktio määrättäisiin vain luvanhaltijalle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuljettajalle määrättävästä 100 euron liikennevirhemaksusta, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättäisi noudattamatta mitä 152 §:n 2 momentissa säädetään taksamittarin käyttämisestä. Momentissa olisi viittaus 152 §:n 2 momentin säännökseen, jossa edellytetään, että jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkastasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määrittämisessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, eivätkä hinnan määrittämisessä käytettävät hinnan määräytymisen perusteet saa muuttua taksimatkan aikana. Näin ollen, mikäli hinnan määrittämisessä ei käytettäisi taksamittaria tulisi tästä määrättäväksi liikennevirhemaksu. Koska myös ennalta tilattu kyyti voi olla muuttuvahintainen, 2 momentin mukainen liikennevirhemaksu koskisi kaikkia muuttuvahintaisia kyytejä, niin ennalta tilattuja kuin tilaamattomiakin. Kuljettaja on tosiasiaa se henkilö, jonka vastuulla on yksittäisessä kyydissä taksamittarin käyttö, ja tästä syystä myös liikennevirhemaksu toimimisesta vastoin 152 §:n 2 momenttia tulisi määrätä kuljettajalle. Kuljettajalle maksettavaksi määrätyn liikennevirhemaksun määrä 100 euroa on yhdenmukainen ja samantasoinen tieliikennelain 171 § mukaisen liikennevirhemaksun kanssa, joka voidaan myös määrätä kuljettajalle, joka ei käytä taksiajoneuvossaan taksivalaisinta.

Ehdotuksen 3 momentin mukaisesti luvanhaltijalle voitaisiin määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos taksina käytettävässä ajoneuvossa ei käytettäisi ehdotuksen 15 a §:ssä säädettyä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria keräämään jokaisesta taksimatkastasta sähköisessä muodossa momentissa määritellyt tiedot. Tilanne olisi kyseessä mm. silloin, jos taksamittari ei olisi lainkaan päällä tai sitä ei käytettäisi tietojen keräämiseen.

Esityksen mukaisessa 15 a §:ssä vastuu taksamittarin käyttämisestä tietojen keräämisessä on asetettu luvanhaltijalle, mistä syystä myös liikennevirhemaksu määrättäisiin luvanhaltijalle. Liikennevirhemaksun ohella muissa väärinkäytöksissä, kuten esimerkiksi mikäli taksamittariin merkityt hinnan määräytymisen perusteet poikkeaisivat hinnastossa ilmoitetusta, mikäli kuljettaja veloittaisi enemmän kuin mitä matkan alkaessa on sovittu tai ilmoitettu tai muissa tilanteissa, joissa kuljettaja tai luvanhaltija erehdyttäisi kuluttajaa hinnan määräytymisessä voisi kyseeseen tulla, tilanteesta riippuen, mm. kuluttajaoikeuden mukaiset yleiset sopimusoikeudelliset seuraamukset (mm. hinnanalennus, vahingonkorvaus) tai rikosoikeudelliset seuraamukset (mm. eri petostyypit). Hallinnollisten seuraamusten on katsottu soveltuvan ennen kaikkea tilanteisiin, joissa on kysymys vähäisistä rikkomuksista tai laiminlyönneistä ja joissa maksun määrääminen voi tapahtua verraten yksinkertaisessa menettelyssä hallintoviranomaisessa. Liikennevirhemaksut koskisivat käytännössä sen kaltaisia laiminlyönnejä, jotka olisivat poliisin havaittavissa liikenteessä, eli mm. hinnaston puuttumiset tai puutteellisuudet tai taksamittarin käyttämättä jättäminen yksittäisessä taksikyydissä.

268 b §. *Liikennevirhemaksun määrääminen ja täytäntöönpano.* Viittaukset lakeihin, joissa säädetään liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja muutoksenhausta sekä täytäntöönpanosta koottaisiin uuteen 268 b §:ään. Samalla kumottaisiin 268 §:n 3 momentin säännös. Muutos olisi lakitekninen, eikä muuttaisi nykytilaa. Ehdotetun uuden pykälän myötä viittausta tieliikennelakiin (729/2018) ja sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin (672/2002) ei tarvitsisi erikseen sisällyttää kaikkiin liikennevirhemaksuja sisältäviin liikenteen palveluista annetun lain pykäliin.

7.2 Väliaikaiset muutokset lakiin liikenteen palveluista

26 §. *Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen.* Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaoloa ja uusimista koskevan pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi määräaikainen viittaus lain 26 b §:ään. Ehdotettu viittaus olisi tarpeen, jotta taksinkuljettajan

ajoluvan uusimiseen sovellettaisiin myös esitettyä väliaikaista 26 §:ää taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

26 b §. *Taksinkuljettajan täydennyskoulutus.* Liikennepalvelulakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi määräaikainen 26 b §. Pykälässä säädettäisiin taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta henkilöille, joilla olisi lain voimaan tullessa voimassa oleva taksinkuljettajan ajolupa.

Pykälän 1 momentin mukaan taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi kuljettajan olisi suoritettava täydennyskoulutus. Ehdotus olisi tarpeen, jotta varmistettaisiin, että kaikilla alalla olevilla taksinkuljettajilla on ajantasainen tietämys taksinkuljettamiseen liittyvistä kysymyksistä. Momentin mukaan koulutuksen tulisi sisältää 25 a §:n 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista eli täydennyskoulutuksen asiakokonaisuudet vastaisivat niin sanotun taksinkuljettajan peruskoulutuksen sisältöä. Ehdotettu sääntely ei kuitenkaan edellytä, että kaikista 25 a §:n 1 momentissa määritellyistä asiakokonaisuuksista tulisi koulutautua vaan taksinkuljettajan ajoluvan uusija voisi valita tarjolla olevasta koulutustarjonnasta koulutusta mistä vain edellä mainitun momentin teemoista. Momentissa ehdotettaisiin, että taksinkuljettajan tulisi käydä täydennyskoulutus vain yhden kerran ajoluvan uusimiseksi. Kyse ei siten olisi jatkokoulutuksesta vaan täydennyskoulutuksesta. Momentin mukaan täydennyskoulutusta ei kuitenkaan vaadittaisi, jos henkilö on käynyt 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin koulutuksen kestosta ja koulutustodistuksista. Ehdotuksen mukaan taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen kesto olisi vähintään seitsemän tuntia eli yhteensä 7 x 60 minuuttia. Laissa ei asetettaisi vaatimuksia sille, kuinka monena päivänä koulutus tulisi käydä, vaan vähimmäistuntimäärä voitaisiin jakaa koulutuksen toteuttamisen kannalta järkevästi useammalle päivälle.

Liikennepalvelulain 36 b §:ää sovellettaisiin myös taksinkuljettajan täydennyskoulutusta järjestäviin tahoihin. Siten Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaisi koulutuksen suorittamista koskevat tiedot sähköisestä järjestelmästä, jonne hyväksytty koulutuksen järjestäjä olisi toimittanut koulutuksen suorittaneiden tiedot voimassa olevan liikennepalvelulain 36 b §:n 2 momentin 2 kohdan ja samaisen pykälän 3 momentin mukaisesti. Käytännössä koulutuksen järjestäjän tulisi käydä rekisteröimässä koulutuksen suorittaneiden tiedot Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajan palvelupisteessä liikenneasioiden rekisteriin. Tiedot vietäisiin liikenneasioiden rekisteriin lain 222 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuina koulutustietoina. Koulutuksen suorittamiseen liittyviä tietoja olisi mahdollista luovuttaa sekä yksittäisluovutuksena liikennepalvelulain 227 §:n että massaluovutuksina viranomaisille ja laissa säädettyä tehtävää hoitaville 230 §:n perusteella. Liikenneasioiden rekisteristä säädetään tarkemmin liikennepalvelulain VI osassa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sisällöstä ja toteutuksesta.

35 a §. Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi väliaikaisesti siten, että sen mukaan myös 26 b §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen järjestämiseen vaadittaisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä. Samaa pykälää, mukaan lukien sen otsikko (ehdotus Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi) ehdotetaan muutettavaksi myös pysyvästi edellä lakiehdotuksella 1. Tämän takia pykälän 2 momentin

mukaiset muutokset muutettaisiin myös väliaikaisesti vastaamaan 1. lakiehdotuksen pysyvää muutosta.

265 §. *Luvaton liikenteen koulutustoiminta.* Pykälän 1 momentin 1 kohtaa ehdotettaisiin väliaikaisesti muutettavaksi siten, että jatkossa rangaistavaa olisi myös 26 b §:ssä tarkoitettu koulutus- tai koetoiminta ilman lain 35 a §:ssä tarkoitettua hyväksyntää. Maininta 26 b §:n mukaisesta koulutustoiminnasta lisättäisiin seuraamuspykälään, koska esityksessä ehdotetaan uutta taksinkuljettajan täydennyskoulutusta, jota voi järjestää vain Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät koulutuksen järjestäjät. Tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta 1 kohdassa mainittua koulutus- tai koetoimintaa ilman hyväksyntää harjoittava olisi pykälän mukaan tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta sakkoon. Ehdotetulla 1. lakiehdotuksella esitetään samaiseen lainkohtaan lisättäväksi viittaus 1. lakiehdotuksen esitettyyn 25 a §:ään, jossa säädellään taksinkuljettajan koulutuksesta, mikä lisättäisiin myös tähän väliaikaiseen pykälään.

7.3 Ajoneuvolaki

13 §. *Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet.* Pykälään lisättäisiin uusi momentti, jossa säädettäisiin pakollisesta taksamittarista. Uusi momentti sijoitettaisiin pykälän nykyisen 7 momentin tilalle, ja muutoksen myötä nykyiset 7 ja 8 momentti muutettaisiin 8 ja 9 momenteiksi, mutta niiden sisältö pysyisi ennallaan.

Uudessa 7 momentissa säädettäisiin, että taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa olisi jatkossa oltava mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävä taksamittari. Taksamittari on mittauslaite, joita koskevat mittauslaitedirektiivin (2014/32/EU) vaatimukset on kansallisesti implementoitu mittauslaitelailla ja sen nojalla annettulla mittauslaitteiden olennaisista vaatimuksista, vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja teknisistä erityisvaatimuksista annetulla valtioneuvoston asetuksella (1432/2016). Momentissa olisi jatkossakin selvyuden vuoksi informatiivinen viittaus mittauslaitelakiin. Taksamittarin tulisi olla mittauslaitedirektiivin ja mittauslaitelain vaatimukset täyttävä, kiinteästi ajoneuvoon asennettu laite. Pykälässä säädettäisiin ainoastaan taksamittarin pakollisuudesta ajoneuvon varusteena, ja sen käytöstä säädettäisiin esityksen 1. lakiehdotuksen 15 a §:n muutosehdotuksessa, jonka mukaan jatkossa kaikista taksimatkoista kerättävät tiedot voitaisiin kerätä ainoastaan taksamittarilla.

Velvoite olisi muutos nykytilaan, jossa taksiajoneuvossa ei ole ollut pakollisena varusteena taksamittaria. Jatkossa taksamittari tulisi aina olla ajoneuvossa, sen tulisi olla mittauslaitelain vaatimukset täyttävä ja sen vaatimusten mukaisuutta valvottaisiin mm. vuosittain määräaikaikatsastuksessa ajoneuvolain 152 §:n ja sen nojalla annettujen Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaisesti.

Lisäksi liikennevirhemaksuja koskevaan 195 §:ään ehdotetaan lisättävän uusi liikennevirhemaksu luvanhaltijalle, jos hän rikkoo 13 §:n 7 momentissa säädettyä taksamittarivaatimusta. Taksamittarivaatimuksesta ei olisi poikkeuksia, vaan se koskisi kaikkia takseina käytettäviä ajoneuvoja, myös yritys- ja edustusajoneuvoja, jotka saavat tieliikennelain 155 §:n 2 momentin mukaan ilman taksivalaisinta suorittaa yritys- tai edustusajoja, sekä liikennepalvelulain 17 §:n 4 momentin mukaisia lyhytaikaisen rikkoutumisen vuoksi käytettäviä korvaavia ajoneuvoja. Myös näissä ajoneuvoissa tulisi jatkossa olla taksamittari.

Nykyinen 7 momentti muutettaisiin 8 momentiksi ja nykyinen 8 momentti 9 momentiksi, mutta sisällöllisesti ne pysyisivät täysin ennallaan.

99 §. Rekisterikilvet ja rekisteritunnus Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin, että taksiliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin annetaan erilliset rekisterikilvet, jotka eroavat tavallisista rekisterikilvistä. Pykälä annettaisiin kokonaisuudessaan uudestaan, koska sen nykyinen 2 ja 3 momentti olisivat jatkossa 3 ja 4 momentti, mutta sisällöllistä muutosta ei niihin tulisi. Pykälän 1 momentti säilyisi ennallaan.

Uudessa 2 momentissa säädettäisiin, että taksina käytettävään ajoneuvoon annettaisiin muista rekisterikilvistä erottuvat rekisterikilvet (taksikilvet). Edellytykseksi kilpien antamiselle säädettäisiin, että ajoneuvo olisi rekisteröity vaatimusten mukaisesti ja liitetty liikenneluvulle, siten kuin tämän esityksen mukaisesti liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentissa edellytettäisiin. Liikennepalvelulain 17 §:n 1 momentin mukaisesti ajoneuvo on rekisteröitävä luvanvaraiseksi, ja viittaus liikennepalvelulain 17 §:n 2 momenttiin liittyisi tässä esityksessä 1. lakiehdotuksessa ehdotettuun muutokseen siitä, että jatkossa luvanhaltijan velvollisuutena olisi rekisteröidä ajoneuvo yksinomaiseen hallintaan sekä liittää sen käytössä olevat ajoneuvot voimassa olevalle liikenneluvulle, eli sille luvulle, jonka nojalla taksiliikennettä ajoneuvolla harjoitetaan. Tällä voitaisiin varmistua siitä, että taksikilpiä voisi luovuttaa ainoastaan sellaisiin ajoneuvoihin, joilla on liityntä voimassa olevaan taksiliikennelupaan. Jos taksiliikennelupa ei olisi enää voimassa, ei ajoneuvo voisi olla rekisterissä liitettyä luvulle, jolloin myöskään taksikilpiä ei voisi luovuttaa. Taksikilvet voitaisiin luovuttaa ainoastaan sellaisille ajoneuvoille, joilla edellä mainitut edellytykset täyttyisivät.

Rekisterikilpien luovuttaminen tapahtuisi samaan tapaan kuin tavallisten rekisterikilpien Liikenne- ja viestintäviraston sopimusrekisteröijän toimipisteellä eli käytännössä rekisteröintejä suorittavan katsastustoimipaikan toimipisteellä. Liikenne- ja viestintävirasto järjestää liikenteen palveluista annetun lain 25 luvun mukaisesti myös rekisterikilpien luovutuksen. Taksikilpien luovutuksen edellytysten täyttymisen arvioimiseksi ei sopimusrekisteröijän tarvitsisi käyttää harkintaa, sillä edellytykset tarkistettaisiin automaattisen tietojenkäsittelyn avulla viraston järjestelmästä. Ajoneuvolla ei saisi myöskään olla mitään käyttö- tai ajokieltoja mistään syistä, kuten verojen maksamattomuuden tai katsastamattomuuden takia.

Uusien taksikilpien tilaaminen edellyttäisi käynnin rekisteröintejä tekevällä katsastustoimipaikalla, ja kilvet noudettaisiin samalta toimipaikalta, kuin missä tilaus on tehty. Kun kilvet luovutettaisiin hakijalle, tulisi hakijan samanaikaisesti palauttaa vanhat kilvet katsastustoimipaikalle. Ajoneuvolla voi olla olemassa ja käytössä vain yhdet rekisterikilvet kerrallaan. Joten taksina käytettävässä ajoneuvossa olisi jatkossa ainoastaan erilliset taksikilvet koko ajan. Luvanhaltijalla ei siis voisi olla samanaikaisesti sekä tavallisia kilpiä että taksikilpiä, joita se vaihtaisi ajoneuvoon edestakaisin sen mukaan, olisiko ajoneuvo taksikäytössä vai ei, koska rekisterikilpiä voi olla olemassa vain yhdet kerrallaan yhdelle ajoneuvolle. Näin ollen taksina käytettävä ajoneuvo olisi aina tunnistettavissa taksiksi, myös silloin kun sillä ajettaisiin muita kuin taksiajoja. Taksikilven lisäksi myös taksivalaisinta olisi yhä käytettävä tieliikennelain sääntöjen mukaisesti silloin, kun ajoneuvo on taksiajossa. Taksiajossa olevan taksin tunnistaisikin jatkossa siitä, että sillä olisi sekä taksivalaisin että taksikilpi. Taksiliikenneluvan päättyessä taksiliikenneluvan haltijan tulisi palauttaa taksikilvet katsastustoimipaikalle, sekä tilata ajoneuvoonsa uudet tavalliset kilvet.

Uusi vaatimus taksikilpien luovuttamisesta ei estäisi jatkossakaan liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 4 momentin mukaisten niin sanottujen varataksien käyttöä, koska kyseisiin varataksisiin ei 1. lakiehdotuksen mukaisesti sovellettaisi liikennepalvelulain 17 §:n 2 momentin vaatimuksia, jolloin niille ei myöskään voisi luovuttaa taksikilpiä. Kyseisen 17 §:n 4 momentin mukaisena ns. varataksina saisi jatkossakin käyttää vain lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa, jossa olisi tavalliset rekisterikilvet.

Lisäksi pykälän nykyinen 2 ja 3 momentti olisivat jatkossa 3 ja 4 momentti, mutta sisällöllisesti ne pysyisivät täysin ennallaan.

101 §. Rekisterikilpien käyttö Pykälään lisättäisiin uusi 3 ja 4 momentti ja nykyinen 3 momentti siirrettäisiin sellaisenaan pykälän 5 momentiksi. Pykälän 1 ja 2 momentti säilyisivät ennallaan. Pykälä annettaisiin kokonaisuudessaan uudestaan.

Pykälän uudessa 3 momentissa säädettäisiin velvoite käyttää lain 99 §:n 2 momentissa määriteltyjä taksikilpiä, jos ajoneuvoa käytetään taksina eli liikenteen palveluista annetun lain 4 §:ssä tarkoitetussa taksiliikenteessä. Velvoite tarkoittaisi sitä, että jatkossa kaikissa takseina käytettävissä ajoneuvoissa tulisi olla erilliset taksikilvet.

Lisäksi pykälän 3 momenttiin lisättäisiin poikkeus taksikilpien vaatimuksesta silloin, kun ajoneuvolla ajetaan yritys- ja edustusajoja. Poikkeus olisi samansisältöinen kuin tieliikennelain 155 §:n 2 momentissa säädetty poikkeus taksivalaisimen käyttämisestä. Poikkeuksen myötä erillisiä etukäteen tilattuja yritys- ja edustusajoja, joissa taksikilven käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu sopimuksella, saisi suorittaa ilman taksikilpiä. Lisäksi vaatimuksena olisi, että sopimus tai sen jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa ja pyydettyä esitettävä se valvontaviranomaiselle. Valvontaviranomaisilla tarkoitettaisiin liikennepalvelulain 178 ja 180 §:ssä mainittuja viranomaisia. Kuljettaja voisi esittää sopimuksen valvontaviranomaiselle myös sähköisen jäljennöksen muodossa esimerkiksi mobiililaitteen ruudulta.

Tämänkaltaisista ajoista tulisi aina olla sovittu ennalta ja sopimuksessa erikseen mainittuna, mikäli niissä ei käytetä taksikilpiä. Mitään estettä ei siis olisi sille, että myös yritys- ja edustusajoissa käytettäisiin taksikilpiä. Täysin tavanomainen taksikyyti ei täyttäisi yritys- tai edustusajon vaatimusta, vaan kyydin tulisi olla tosiasiaa joko yritys- tai edustusajoa. Usein yritysajoissa on kyse esimerkiksi yrityksen johdolle tai vierailleen järjestetyistä tilausajoista, julkisen tahon erillisistä tilauskuljetussopimuksista tai erityisellä premium- tai luksusautolla suoritettu edustusajo. Jos poikkeamisesta ei ole sovittu, on ajoissa käytettävä taksikilpiä. Vastuu sen osoittamisesta, että kyseessä on momentin mukainen yritys- tai edustusajo, on ajoneuvon kuljettajalla. Koska sopimus voi olla mukana myös sähköisenä jäljennöksenä, sen puuttumisen todennäköisyys on pieni.

Toisin kuin taksivalaisin, jonka saa tämänkaltaisia ajoja varten helposti pois näkyviltä, taksikilpiä ei voisi ottaa pois vain tiettyjä ajoja varten. Joten ajoneuvolla, jolla ajettaisiin vain momentin mukaisia sopimusajoja ilman taksikilpiä, ei voitaisi käytännössä ajaa muita taksiajoja, kuten tavanomaisia kuluttajakyytejä, sillä näissä ajoissa olisi jatkossa oltava taksikilpi.

Ajoneuvolain 194 §:n 1 momentin 4 kohdassa on säädetty seuraamuksesta, jos rikkoo 99–101 §:ssä säädettyä vaatimusta rekisteritunnuksen tai -kilpien käytöstä, kiinnittämisestä tai kunnossapidosta. Uuden 3 momentin velvoitteen rikkominen olisi edellä mainitun kohdan mukainen ajoneuvorikkomus, josta olisi tuomittava sakkoa. Taksin ajaminen ilman taksikilpiä olisi jatkossa ajoneuvorikkomus ilman, että nykyistä ajoneuvolain 194 §:ää olisi tarpeen muuttaa.

Pykälän uudessa 4 momentissa säädettäisiin käyttökiellosta, jos ajoneuvossa olisi taksikilvet, mutta niiden liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyt edellytykset eivät enää täytyisi. Käyttökielto olisi tarpeen taksikilpien tehokkaan valvonnan mahdollistamiseksi ja väärinkäytösten ennalta ehkäisemiseksi. On täysin mahdollista, että vaikka taksikilven edellytykset olisivat täyttyneet niitä luovutettaessa, että ne eivät enää myöhemmin täyty. Esimerkiksi oikeus harjoittaa taksiliikennettä on saattanut päättyä tai

ajoneuvon omistaja- tai haltijatiedoissa tai käyttötiedossa on voinut tapahtua muutoksia tai ajoneuvoa ei ole ilmoitettu oikealle liikenneluvulle. Ajoneuvon rekisteritiedot voivat muuttua, koska muutosrekisteröinnit ovat lopulta ilmoituksenvaraisia tietoja, joita ajoneuvon omistaja tai haltija voi ilmoittaa. Lisäksi liikenneluvanhaltija voi päivittää liikennelupaan liitettyjä ajoneuvoja.

Uudella säännöksellä käyttökiellosta varmistettaisiin, että taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen tiedot säilyisivät ajan tasalla ja että väärinkäyttöksiin voitaisiin puuttua liikenteenvalvonnassa tehokkaasti. Käyttökielto myös kannustaisi palauttamaan taksikilvet ja vaihtamaan ajoneuvon tavalliset rekisterikilvet, kun ajoneuvon käyttö taksiliikennekäytössä loppuu. Käyttökielto olisi ajoneuvokohtainen eikä käyttäjään sidottu. Tällöin esimerkiksi ajoneuvon omistajan vaihto aiheuttaisi ajoneuvolle käyttökiellon, ellei ajoneuvon taksiliikennekäyttö jatkuisi uudella omistajalla. Uuden omistajan tulisi tällöin varmistaa taksikilpien käytön edellytysten täyttyminen tai ajoneuvon myyjän tulisi vaihtaa autoon tavalliset rekisterikilvet ennen myyntiä, jotta käyttökiellosta välttyttäisiin. Käyttökiellosta säättäminen edesauttaisi tehokkaasti sitä, ettei turhia taksikilpiä jäisi liikenteeseen, ja että kilvet palautettaisiin. Taksikilpien kuluttajille luoman luottamuksen kannalta on erityisen tärkeää, ettei taksikilpien väärinkäytölle jätetä sijaa. Käyttökielto mahdollistaisi myös tehokkaan taksikilpien valvonnan. Liikennevalvonnassa olisi pystyttävä tarkistamaan taksikilpien edellytysten voimassaolo ja todentamaan ajoneuvon kielletty käyttö taksikilvillä liikenteessä, mikäli edellytykset eivät enää olisi voimassa. Mikäli tämän momentin mukaan käyttökiellossa oleva ajoneuvo tavattaisiin liikenteestä, voisi siitä määrätä voimassa olevan ajoneuvolain 194 §:n 1 momentin 4 kohdassa on säädetyn seuraamuksen ajoneuvorikkomuksesta.

Ehdotettuja 3 ja 4 momenttia ei sovellettaisi liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 4 momentin tarkoittamiin ajoneuvoihin (ns. varataksit), koska kyseisille vara-autoille ei voida myöntää edellä kuvatuin tavoin ehdotetun 99 §:n uuden 2 momentin mukaisia taksikilpiä.

153 a §. *Taksikilven edellytysten tarkastaminen katsastuksessa.* Uudessa pykälässä säädettäisiin taksikilven edellytysten tarkastamisesta katsastuksessa sekä katsastuksen keskeyttämisestä. Pykälä täsmentäisi ajoneuvolain 152 §:ssä säädettyä määräaikaikatsastuksen sisältöä taksikilpien tarkastamisen osalta. Ajoneuvot, joka ovat luvanvaraisessa taksiliikennekäytössä, tulee ajoneuvolain 149 §:n 1 momentin mukaan esittää määräaikaikatsastukseen vuoden välein. Määräaikaikatsastuksessa tarkistettaisiin jatkossa uuden 153 a §:n 1 momentin nojalla, että taksikilven edellytykset ovat voimassa, eikä ajoneuvo ole käyttökiellossa, jos katsastukseen esitettävässä ajoneuvossa olisi taksikilvet. Samankaltainen säännös on myös lain 153 §:ssä, jossa säädetään eräiden verojen ja maksujen tarkastaminen katsastuksessa.

Pykälän 2 momentissa täsmennettäisiin, että katsastuksen suorittaja on katsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, ettei rekisterissä ole merkintää katsastettavan ajoneuvon käyttökiellosta.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa ajoneuvolain 152 §:n 2 momentin mukaisesti määräyksellä säännökset katsastuksen tarkastuskohteista ja tarkastusmenetelmistä. Katsastuksen suorittaja saisi Liikenne- ja viestintävirastolta tarkastukseen tarvittavat tiedot ja olisi velvollinen tarkastamaan, ettei taksikilvellinen ajoneuvo ole käyttökiellossa. Vastaavasti tarkistus tulisi tehdä muissakin katsastuslajeissa, jos ajoneuvolla on taksikilvet, paitsi rekisteröintikatsastuksissa. Rekisteröintikatsastukseen vaatimus ei sovellu, koska pääsääntöisesti ajoneuvolla ei voi olla taksikilpiä kuin vasta rekisteröintikatsastuksen ja ensirekisteröinnin jälkeen. Katsastusta ei saisi suorittaa loppuun, jos ajoneuvo olisi käyttökiellossa sen takia, että taksikilven käytön edellytykset eivät täyty. Ajoneuvon taksikilven

edellytykset tulisi saattaa kuntoon tai ajoneuvolle tulisi vaihtaa tavalliset rekisteritunnukset, jotta käyttökielto poistuisi ja, jotta katsastus voitaisiin suorittaa loppuun.

195 §. Liikennevirhemaksu. Pykälään lisättäisiin uusi momentti, jossa säädettäisiin luvanhaltijalle liikennevirhemaksun määräämisestä ehdotuksen 13 §:n 7 momentin taksamittarivaatimuksen rikkomisesta. Uusi momentti sijoitettaisiin pykälän nykyisen 7 momentin tilalle, ja muutoksen myötä nykyinen 7 momentti muutettaisiin 8 momenteiksi. Samalla sen sanamuotoa muutettaisiin.

Ehdotuksen mukaisesti luvanhaltijalle voitaisiin määrätä 3000 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättäisi noudattamatta lain 13 §:n 7 momentissa säädettyä taksamittarivaatimusta. Esityksen 13 §:n 7 momentin ehdotuksen mukaisesti taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa olisi oltava mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari. Liikennevirhemaksun määrääminen on tarpeellinen toimenpide, jolla varmistettaisiin, että velvoitetta taksamittarista noudatetaan. Käytännössä sanktio koskisi tilanteita, joissa taksina käytettävässä ajoneuvossa ei olisi mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria.

Taksamittarin kustannus luvanhaltijalle on uutena n. 2000 euroa, mistä syystä liikennevirhemaksu määrättäisiin 3000 euron suuruiseksi, jotta luvanhaltija ei voisi hyötyä taloudellisesti siitä, että hän ei olisi ostanut taksamittaria. Liikennevirhemaksun suuruus on näin suhteutettu taksamittarin hankintahintaan. Taksamittarin hankinta on asetettu luvanhaltijan vastuulle, mistä syystä myös liikennevirhemaksu asetettaisiin luvanhaltijalle.

Pykälän 8 momentin viittausta tieliikennelakiin ja sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin muutettaisiin sanamuodoltaan vastaamaan ehdotettua 1. lakiehdotuksen 268 b §:n viittausta. Muutos olisi lakiteknilinen, eikä muuttaisi nykytilaa.

7.4 Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä

6 §. Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus. Pykälän 1 momentissa säädetään siitä, mihin käyttötarkoitukseen velvoitteidenhoitoselvitystä voidaan käyttää. Kyseisen momentin 14 kohtaan lisättäisiin taksiliikenteen alan koulutusorganisaatioiden hyväksynnän myöntäminen ja peruuttaminen. Ehdotettu muutos laajentaisi selvityksen käyttötarkoituksen koskemaan liikennepalvelulain mukaisen henkilöliikenneluvan, tavaraliikenneluvan ja taksiliikenneluvan lisäksi kaikkia liikennepalvelulaissa säänneltyjä taksiliikenteen alan koulutusorganisaatioiden hyväksyntöjen myöntämisä ja peruuttamisia. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

7.5 Laki sakon täytäntöönpanosta

Liikennevirhemaksusta säädettäisiin jatkossa esityksen 1. lakiehdotuksen mukaisesti liikennepalvelulain 268 §:ssä, 268 a §:ssä ja 268 b §:ssä. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 23 kohtaa muutettaisiin niin, että siihen lisättäisiin viittaukset myös liikennepalvelulain 268 a §:ään

8 Lakia alemman asteinen sääntely

8.1 Johdanto

Esitys sisältää voimassa olevan valtioneuvoston asetuksenantovaltuuden soveltamisalan laajentumisen käytännössä sekä useita Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettuja määräyksenantovaltuuksia. Ehdotettuja säädöstasoja perustellaan tarkemmin jäljempänä luvussa 12 (suhde perustuslakiin ja sääntämisjärjestys).

8.2 Valtioneuvoston asetuksenantovaltuudet

Voimassa olevan ajoneuvolain 99 §:n 2 momentin nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin rekisterikilpien antamisesta, rekisteritunnuksen sisällöstä ja kilpien väristä sekä rekisteritunnuksen määräytymisestä. Asetuksenantovaltuutta ei ehdoteta muutettavaksi, mutta esityksen 3. lakiehdotuksen mukaisten värillisen erityisen taksikilven kautta asetuksenantovaltuus käytännössä laajenisi koskemaan taksikilpiä. Valmistelun aikana on näin ollen tunnistettu tarve muuttaa 1.3.2021 voimaan tullutta valtioneuvoston asetusta ajoneuvoista (162/2021). Asetuksessa tulisi jatkossa säätää myös värillisen erityisen taksikilven pohjaväristä.

8.3 Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudet

8.3.1 Ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteet

Liikenne- ja viestintävirasto on 13.6.2022 antanut ajoneuvolain 152 §:n, 154 §:n ja 160 §:n nojalla 1.11.2022 voimaan tulleen määräyksen (TRAFICOM/423528/03.04.03.00/2020) ajoneuvojen määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteista. Siinä on annettu tarkempia määräyksiä määräaikaikatsastuksen tarkastuskohteista, tarkastusmenetelmistä, vikojen ja puutteiden luokittelusta ja katsastustodistuksen sisällöstä. Liikenne- ja viestintäviraston on ajoneuvolain ehdotuksen 13 §:n uuden 7 momentin pakollisen taksamittarivaatimuksen myötä muutettava myös määräaikaikatsastuksen arvosteluperusteita koskevaa määräystä, jotta taksamittarin vaatimusten mukaisuus tarkastettaisiin jatkossa aina, kun määräaikaikatsastukseen tulisi taksiliikenteessä käytössä oleva ajoneuvo.

8.3.2 Taksiliikenteessä käytettävä muu laite tai järjestelmä

Liikenne- ja viestintävirasto on 24.5.2021 antanut 1.9.2021 voimaan tulleen määräyksen taksiliikenteessä käytettävästä muusta laitteesta tai järjestelmästä (TRAFICOM/399176/03.04.03.00/2020). Määräys on voimassa toistaiseksi. Muuta laitetta tai järjestelmää koskeva maininta ja määräyksenantovaltuus ehdotetaan poistettavaksi.

8.3.3 Taksamittarin tekniset vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto on 16.4.2021 antanut 1.9.2021 voimaan tulleen määräyksen taksamittarin teknisistä vaatimuksista (TRAFICOM/423523/03.04.03.00/2020). Määräys on voimassa toistaiseksi. Koska taksamittaria koskevat säännökset sekä määräyksenantovaltuudet muuttuvat, Liikenne- ja viestintäviraston on annettava uusi määräys.

8.3.4 Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe

Liikenne- ja viestintävirasto on 16.4.2021 antanut 1.5.2021 voimaan tulleen määräyksen taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta (TRAFICOM/391032/03.04.03.00/2020). Määräys on voimassa toistaiseksi. Koska taksiliikenteen yrittäjäkoetta ehdotetaan siirrettäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle, on viraston muutettava em. määräystä.

8.3.5 Kilpimääräys

Ajoneuvolain 99 §:n 3 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset rekisteröinnissä käytettävistä lomakkeista sekä rekisterikilpien mitoista ja muista teknisistä ominaisuuksista. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen rekisterikilpien

ja siirtomerkkien mitoista ja muista teknisistä ominaisuuksista (TRAFICOM/65798/03.04.03.00/2024) Määräykseen tulisi lisätä uusi 3.10 kohta, jossa säädettäisiin taksikilvestä ajoneuvoluokittain. Taksikilvet tulisi huomioida myös määräyksen kohdissa 4.1 (Rekisterikilpien materiaali), 4.3 (Rekisteritunnuksen ja FIN-kansallisuustunnuksen mitat) ja 4.4 (Rekisteritunnuksen ja rekisterikilven reunaviivan väri).

8.3.6 Taksinkuljettajan koe ja koulutus

Esitettyyn 1. lakiehdotukseen sisältyvän liikennepalvelulain 25 a §:n 4 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta ja arvosteluperusteista. Eesityksen 2. lakiehdotus sisältäisi myös Liikenne- ja viestintäviraston väliaikaisen määräyksenantovaltuuden taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta. Sen 26 b §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi niin ikään antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sisällöstä ja toteutuksesta.

Voimassa olevan liikennepalvelulain taksinkuljettajan koetta koskevassa 25 a §:n 2 momentissa on esitetyn 25 a §:n 4 momentin sisältöinen määräyksenantovaltuus, ja Liikenne- ja viestintävirasto onkin antanut sen nojalla määräyksen (TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019). Määräys tuli voimaan 1.5.2021 toistaiseksi voimassa olevana ja siinä määritellään taksinkuljettajan kokeen suorittamista, sisältöä, arviointia ja vilpillistä menettelyä kokeessa.

Liikennepalvelulain taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta ja koulutustodistusta koskevassa 26 a §:n 4 momentissa on valtuutussäännös, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto antoi samanaikaisesti taksinkuljettajan koetta koskevan määräyksen kanssa määräyksen taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta (TRAFICOM/390977/03.04.03.00/2020). Myös tämä määräys tuli voimaan 1.5.2021 toistaiseksi voimassa olevana ja siinä määritellään koulutuksen sisällöstä, koulutuksen käytännön toteuttamisesta ja suorittamista.

Liikenne- ja viestintäviraston on tarkoitus kumota voimassa olevat määräys taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta ja antaa uusi määräys, joka sisältäisi sääntelyä taksinkuljettajan peruskoulutuksesta, taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta ja taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta.

8.3.7 Taksiliikenteen koulutusorganisaatiot

Voimassa olevan liikennepalvelulain 35 b §:n 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on mahdollisuus antaa määräyksiä koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakemisesta ja myöntämisestä. Kyseistä momenttia ei ole ehdotettu muutettavaksi vaan määräyksenantovaltuus koskisi jatkossakin koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakemisesta ja myöntämisessä noudatettavaa menettelyä, koulutusohjelman vahvistamista sekä koulutusohjelman valvonnan kannalta tarpeellisia opetuksen käytännön järjestämiseen, opetustiloihin, opetuskalustoon, opetusvälineisiin ja oppilasryhmäkokoon liittyvistä ehtoja. Liikenne- ja viestintävirasto antoi 16.4.2021 määräyksen taksiliikenteen koulutusorganisaatioista (TRAFICOM/391024/03.04.03.00/2020). Määräys tuli voimaan 1.5.2021 ja se on voimassa toistaiseksi.

Liikenne- ja viestintäviraston on tarkoitus kumota voimassa oleva määräys taksiliikenteen koulutusorganisaatioista ja antaa uusi määräys, joka koskisi myös liikennepalvelulakiin

esitettyjä taksinkuljettajan ns. peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksen koulutusorganisaatioita.

9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Ehdotetaan, että 1. lakiehdotus liikennepalvelulain muuttamisesta tulee voimaan 1.9.2026.

Ehdotetaan, että 1. lakiehdotuksen 15 a §:n 1 ja 3 momentti ja 268 a §:n 3 momentti tulevat voimaan 1.2.2027. Ehdotettu myöhempi voimaantuloajankohta on tarpeellinen, jotta ne luvanhaltijat, joilla ei ole lain voimaantulohetkellä ajoneuvoissaan mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, ehtisivät sen hankkia. Myöhempi voimaantuloajankohta liittyy myös 3. lakiehdotuksen taksamittaria koskevan ajoneuvolain 13 §:n 7 momentin muutokseen ja voimaantuloon.

Lisäksi ehdotetaan, että 1. lakiehdotuksen 227 §:n 1 momentin 1 kohta tulee voimaan vasta 1.2.2027. Ehdotettu myöhempi voimaantuloajankohta on tarpeen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto ehtisi toteuttaa julkisen rekisterin laajentamista edeltävät järjestelmämuutokset, ja liikenneluvanhaltijat täyttämään 17 §:n 2 momentin mukaiset rekisteröintivaatimukset.

Lisäksi ehdotetaan, että 1. lakiehdotuksen 35 a § ja 265 §:n 1 momentin 1 kohta tulee voimaan vasta 1.9.2034. Tämä olisi välttämätöntä, sillä esityksen 2. lakiehdotuksessa esitetään väliaikaisesti muutettavaksi 35 a §:ää sekä 265 § 1 momentin 1 kohtaa. Väliaikaiset muutokset ehdotetaan olevan voimassa 31.08.2034 saakka, jolloin pysyvä muutos voitaisiin säätää tulemaan voimaan vasta, kun väliaikaisen lainkohdan voimassaolo päättyisi. Sisällöllisesti 1. lakiehdotuksen muutokset on huomioitu väliaikaisen lain säännöksissä. Lisäksi 1. lakiehdotukseen ehdotetaan useampia siirtymäsäännöksiä.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 17 §:n 2 momentin mukaiseen ehdotukseen ehdotetaan lisättävän siirtymäsäännös, jonka mukaisesti taksiliikenneluvanhaltijoiden tulisi täyttää momentissa asetetut vaatimukset ajoneuvon rekisteröinnistä ja liittamisestä liikenneluvulle viimeistään 1.1.2027 mennessä. Siirtymäsäännös olisi tarpeellinen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto ehtisi toteuttamaan ehdotetun 17 §:n 2 momentin vaatimusten edellyttämät järjestelmämuutokset, jotta taksiliikenneluvanhaltijat voisivat täyttää momentissa ehdotetut vaatimukset.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 25 §:n 2 momentin 3 kohtaan ehdotetaan lisättävän siirtymäsäännös koulutuksen käymisestä. Siirtymäsäännöksen mukaan sen estämättä, mitä ehdotetun lain 25 §:n 2 momentin 3 kohdassa säädetään, taksinkuljettajan ajolupa voitaisiin myöntää henkilölle ilman taksinkuljettajakoulutuksen käymistä ehdotetun lain tultua voimaan sinä aikana, kun taksinkuljettajan koulutusta ei ole vielä tarjolla, kuitenkin enintään 31.10.2026 saakka. Taksinkuljettajan koulutusta ei ole vielä lain voimaantulohetkellä tarjolla, sillä Liikenne- ja viestintäviraston on ennen kuin koulutusorganisaatiot voivat tarjota koulutusta, hyväksyttävä koulutusorganisaatiot ja koulutusohjelmat sekä annettava tarvittavat määräykset. Tästä syystä siirtymäsäännös olisi tarpeen lisätä, jotta taksinkuljettajan ajolupia voidaan myöntää lain voimaantulon jälkeisenä aikana, ennen kuin koulutusta olisi tarjolla. Siirtymäaika on kuitenkin jätettävä tarpeeksi lyhyeksi.

Lisäksi ehdotetaan, että tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan tämän lain 25 §:n tai 26 §:n nojalla jätettyyn taksinkuljettajan ajolupahakemukseen tai taksinkuljettajan ajoluvan uusimista koskevaan hakemukseen ja hakemukseen kohdistuvaan oikaisuvaatimukseen ja muutoksenhakuun sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Ehdotetuilla siirtymäsäännöksillä selvennettäisiin sitä, että ennen tämän hallituksen esityksen mukaisten säännösmuutosten voimaantuloa jätetyt taksinkuljettajan ajolupahakemukset ja

ajoluvan uusimista koskevat hakemukset sekä näihin hakemuksiin kohdistuvat oikaisuvaatimukset sekä muutoksenhaku käsiteltäisiin loppuun aiemmin voimassa olleita säännöksiä noudattaen.

Lisäksi ehdotetaan, että 1. lakiehdotuksen voimaan tullessa voimassa olleen 152 §:n 2 momentin määräyksenantovaltuuden nojalla annettu Liikenne- ja viestintäviraston määräys taksamittarin teknisistä vaatimuksista olisi voimassa 31 tammikuuta 2027 asti. Siirtymäsäännös olisi tarpeellinen, sillä muutosehdotuksella 152 §:n 2 momentista poistettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus, jolloin sen nojalla annettu taksamittareita koskeva määräys kumoutuisi. Uusi taksamittareita koskeva määräyksenantovaltuus taksamittarin teknisistä vaatimuksista siirtyisi 1. lakiehdotuksen mukaisesti 15 a §:n 3 momenttiin, ja tulisi voimaan vasta 1.2.2027. Tästä syystä tämän lain voimaan tullessa voimassa oleva määräys olisi tarpeen olla voimassa siihen asti, kunnes uusi määräyksenantovaltuus ja sen nojalla annettava määräys tulisivat voimaan 1.2.2027.

Ehdotetaan, että esitykseen sisältyvä 2. lakiehdotus liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta tulee voimaan 1.9.2026 ja on voimassa 31.8.2034 saakka.

Myös 2. lakiehdotukseen ehdotetaan lisättävän tarpeelliset siirtymäsäännökset ehdotettujen 26 §:n 2 momenttiin ja 26 b §:ään. Ehdotetun siirtymäsäännöksen mukaan, sen estämättä, mitä ehdotetun lain 26 §:n 2 momentissa ja 26 b §:ssä säädetään täydennyskoulutuksesta ja ajoluvan uusimisesta, taksinkuljettajan ajolupa voitaisiin uusita ilman täydennyskoulutuksen käymistä tämän lain tultua voimaan sinä aikana, kun täydennyskoulutusta ei ole vielä tarjolla, kuitenkin enintään 31.10.2026 saakka. Myöskään täydennyskoulutusta ei ole vielä lain voimaantulohetkellä tarjolla, sillä Liikenne- ja viestintäviraston on, ennen kuin koulutusorganisaatiot voivat tarjota koulutusta, hyväksyttävä koulutusorganisaatiot ja koulutusohjelmat sekä annettava tarvittavat määräykset. Tästä syystä siirtymäsäännös olisi tarpeen lisätä, jotta taksinkuljettajan ajolupia voitaisiin uusita lain voimaantulon jälkeisenä aikana ennen kuin koulutusta olisi tarjolla. Siirtymäaika on kuitenkin jätettävä tarpeeksi lyhyeksi.

Esityksen 2. lakiehdotuksen ehdotetaan olevan voimassa kahdeksan vuotta. Ehdotuksen mukaan taksinkuljettajan tulee käydä täydennyskoulutus vain yhden kerran ajoluvan uusimiseksi, ja voimassa olevan lain 26 §:n 1 momentin mukaan taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi tai taksinkuljettajan täytettyä 68 vuotta kaksi vuotta sen myöntämisestä. Taksinkuljettajan ajoluvan uusimista ja täydennyskoulutuksen järjestämisestä tarkoitettuun päätökseen voi hakea oikaisua ja muutosta liikennepalvelulain 31 luvun perusteella.

Ehdotetaan, että esityksen 3. lakiehdotus ajoneuvolain muuttamisesta tulee voimaan 1.1.2027. Voimaantuloajankohhta liittyy erillisiin taksikilpiin. Liikenne- ja viestintäviraston tulee kilpailuttaa taksikilpien hankinta, ennen kuin uudenlaisia taksikilpiä voitaisiin valmistaa.

Lisäksi ehdotetaan, että ajoneuvolain taksikilven edellytysten tarkastamista katsastuksessa koskeva 153 a § tulee voimaan 1.7.2027, samanaikaisesti kun taksikilpien käyttöä koskeva 101 §:n 3 momentin mukainen siirtymäsäännös päättyisi.

Esityksen 3. lakiehdotukseen ehdotetaan lisäksi siirtymäsäännöksiä.

Ehdotetaan, että 3. lakiehdotuksen 13 §:n 7 momenttiin lisättäväksi siirtymäsäännös taksamittarin varustelusta siten, että niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole lain tultua voimaan ajoneuvoissaan mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, tulisi noudattaa ehdotetun lain 13 §:n 7 momentin mukaista vaatimusta taksamittarista viimeistään 1.2.2027

lähtien. Ehdotettu siirtymäsäännös olisi tarpeellinen, jotta ne luvanhaltijat, joilla ei ole taksamittaria ajoneuvoissaan, ehtisivät sen hankkia. Siirtymäsäännös liittyisi myös 1. lakiehdotuksen taksamittarin käyttöä koskevaan 15 a §:n 1 momentin voimaantuloon, jonka mukaan taksamittarin käyttö pykälässä säädetyin tavoin olisi kaikille taksiliikenteen luvanhaltijoille pakollista 1.2.2027 alkaen.

Lisäksi ehdotetaan, että 3. lakiehdotuksen 101 §:n 3 momenttiin lisättäisiin siirtymäsäännös, jonka mukaisesti taksiliikenneluvan haltijoiden tulee täyttää ehdotetun lain 101 §:n 3 momentin mukainen vaatimus taksikilpien käyttämisestä viimeistään 30.6.2027. Ehdotettu siirtymäsäännös olisi tarpeellinen, jotta kaikkiin takseina käytettäviin ajoneuvoihin ehditään asentaa erilliset taksikilvet.

Ehdotetaan, että esityksen 4. lakiehdotus harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta tulee voimaan 1.9.2026.

Ehdotetaan, että esityksen 5. lakiehdotus sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta tulee voimaan 1.9.2026.

10 Suhde muihin esityksiin

Eduskunnassa on vireillä useita hallituksen esityksiä, joissa ehdotetaan muutettavaksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n 2 momenttia. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n 2 momenttia on ehdotettu muutettavaksi seuraavissa hallituksen esityksissä: HE 90/2024, HE 77/2025, HE 128/2025, HE 161/2025, HE 175/2025 ja HE 179/2025.

Samanaikaisesti tämän esityksen kanssa eduskunnalle on tarkoitus antaa toinen hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Myös tässä toisessa esityksessä esitetään muutettavaksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n 2 momentin 23 kohta.

Esitykset on tarvittaessa sovittava yhteen eduskunnassa.

11 Suhde perustuslakiin ja sääätämisjärjestys

11.1 Johdanto

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säännöksiä, joilla on liityntä perustuslaissa säädettyihin perusoikeuksiin, erityisesti 6 §:n mukaiseen yhdenvertaisuuteen, 15 §:n mukaiseen omaisuuden suojaan ja 18 §:n mukaiseen oikeuteen työhön ja elinkeinonvapauteen. Esitystä tulee arvioida myös perustuslain 80 §:ssä säädetyin asetusten antamisen ja lainsäädäntövallan siirtämisen ja 124 §:ssä säädetyin hallintotehtävän siirtämisen muulle kuin viranomaiselle näkökulmasta.

11.2 Yhdenvertaisuus 6 §

11.2.1 Johdanto

Perustuslain 6 §:n mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Yleisellä yhdenvertaisuuslausekkeella ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva pääperiaate, johon sisältyy mielivallan kieltä ja vaatimus samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa. Yhdenvertaisuussäännös kohdistuu myös lainsäätäjään.

Perustuslain mukaisilla yhdenvertaisuusnäkökohdilla on merkitystä sekä myönnettäessä lailla etuja ja oikeuksia kansalaisille että asetettaessa heille velvollisuuksia. Toisaalta lainsäädännölle on ominaista, että se kohtelee tietyn hyväksyttävän yhteiskunnallisen intressin vuoksi ihmisiä eri tavoin edistääkseen muun muassa tosiasiallista tasa-arvoa.⁷⁴ Perustuslakivaliokunta onkin vakiintuneesti katsonut, ettei yhdenvertaisuusperiaatteestakaan johdu lainsäätäjälle tiukkoja rajoja pyrittäessä kulloisenkin yhteiskuntakehityksen vaatimaan sääntelyyn (mm. PeVL 37/2010 vp, s.3, PeVL 11/2012 vp, s.2, PeVL 75/2015 vp s.3). Keskeistä on, voidaanko kulloisetkin erottelut perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla (ks. esim. PeVL 16/2006 vp, s.2). Perustuslakivaliokunta on kuitenkin katsonut, että erottelut eivät saa olla mielivaltaisia eivätkä ne saa muodostua kohtuuttomiksi (PeVL 52/2016 vp, s.3).

11.2.2 Taksinkuljettajan koulutus ja täydennyskoulutus

Esityksen 1. lakiehdotuksen 25 §:n 1 momentin 3 kohdan muutoksella ehdotetaan säädettäväksi taksinkuljettajan koulutuksesta taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi. Esityksen 2. lakiehdotuksen 25 b §:ssä ehdotetaan puolestaan säädettäväksi taksinkoulutuksen koulutusta lyhempää taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta niille taksinkuljettajille, joilla on taksinkuljettajan ajolupa tämän lain voimaantulohetkellä. Täydennyskoulutus tulisi käydä kerran ennen voimassa olevan taksinkuljettajan ajoluvan uusimista. Ehdotettuja taksinkuljettajan koulutusta ja täydennyskoulutusta tulee arvioida perustuslain 6 §:ssä turvatun yhdenvertaisuuden näkökulmasta.

Esityksen 1. lakiehdotuksen 25 a §:n mukaista, 21 tunnin pituista taksinkuljettajan koulutusta pidetään tarpeellisena, koska tyytyväisyys taksipalveluiden palvelutasotekijöihin ja asiakkaiden kokemus turvallisuuden tunne taksipalveluihin ovat kyselytutkimusten mukaan viime vuosina laskeneet. Kuljettajien osaamistason parantaminen voi johtaa myös konkreettisesti matkustajaturvallisuuden ja liikenneturvallisuuden parantumiseen. Perustuslakivaliokunta on pitänyt matkustajaturvallisuuden ja liikenneturvallisuuden lisäämistä hyväksyttävänä päämäärinä takseja koskevan toimilupasääntelyn yhteydessä (PeVL 46/2016 vp, PeVL 45/2020 vp., s.3).

Esityksen 2. lakiehdotuksen uuden 25 b §:n mukaan niiden kuljettajien, joilla on lain voimaantulon hetkellä taksinkuljettajan ajolupa, tulisi käydä taksinkuljettajan koulutusta lyhyempi täydennyskoulutus, jonka vähimmäiskesto olisi seitsemän tuntia. Kuljettajat voisivat kouluttautua vähimmäistuntimäärän tarpeelliseksi kokemistaan, lain tasolla säädetyistä koulutusteemoista. Alalla olevien taksinkuljettajien kerryttämä työkokemus ja mahdollisesti aikaisempi kouluttautuminen puoltavat taksinkuljettajan vähintään 21 tunnin pituista koulutusta suppeamman koulutuksen edellyttämistä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi todentaa poikkeuksen kohdentumisen voimassa olevan ajoluvan perusteella. Vapautus taksinkuljettajan koulutuksen käymisestä ei siten ole mielivaltainen eikä sitä voida pitää esitetyn taksinkuljettajan koulutuksen rajallisen keston ja koulutuksen sisältöön liittyvän valinnan vapauden vuoksi kohtuuttomana alalla olevien taksinkuljettajien kannalta.

Siten ehdotetun ei voida katsoa voivan rajoittavan taksinkuljettajien kokeeseen osallistuvien perustuslain 6 §:n mukaista yhdenvertaisuutta.

⁷⁴ HE 309/1993 vp, s. 42–43, ks. myös PeVL 31/2014 vp., s.3.

11.3 Omaisuudensuoja 15 §

Perustuslain 15 §:n 1 momentin mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuudensuoja käsittää paitsi vallan hallita ja käyttää omaisuutta myös vallan määrätä siitä (PeVL 41/2006 vp, s.2). Mikäli omistusoikeuteen aikaisemmin kuuluvia oikeuksia vähennetään tai rajoitetaan, puututaan samalla omaisuuteen, vaikka omistusoikeuden kohteena oleva esine sinänsä säilyisikin koskemattomana haltijallaan. Kuten perustuslain 18 §:ssä turvatu oikeuden työhön ja elinkeinovapauden osalta, perustuslakivaliokunta on kuitenkin vakiintuneesti katsonut, että omistajan oikeuksia voidaan kuitenkin rajoittaa lailla, joka täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaaditut yleiset edellytykset (mm. PeVL 6/2010 vp, s.4).

Esityksen 1. lakiehdotuksen 15 a §:n 1 momentin sekä 3. lakiehdotuksen 13 §:n 7 momentin mukaisen muutoksen myötä kaikissa taksiliikenteessä olevissa ajoneuvossa tulisi olla mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävä taksamittari. Ehdotuksen perusteella sellaisten taksiliikenneluvan haltijoiden, joiden ajoneuvoihin ei ole asennettu vaatimusten mukaista mittauslaitetta, tulisi sellainen asentaa. Lisäksi velvollisuuden rikkomisesta ehdotetaan säädettäväksi liikennevirhemaksu. Ehdotusta tulee tarkastella perustuslain 15 §:ssä turvatu omaisuudensuojan kannalta.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan erillisten taksikilpien sääntelyä. Taksikilven vaatimukseen liittyisi 1. lakiehdotuksen 17 §:n 2 momentin muutos, jonka mukaan jatkossa luvanhaltijan tulisi huolehtia, että sen ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Tämän jälkeen esityksen 3. lakiehdotuksen 101 §:n 3 momentin mukaan taksiliikenneluvan haltijan tulisi huolehtia, että luvalla olevaan ajoneuvoon on asennettu siirtymäajan jälkeen erillinen rekisterikilpi, ns. taksikilpi. Velvollisuuden laiminlyöntiin soveltuisi ajoneuvolain 194 §:n mukainen ajoneuvorikkomus, josta poliisi määräisi lähtökohtaisesti sakon, jos ajoneuvossa ei olisi taksikilpiä. Esityksen 3. lakiehdotuksen 101 §:n 4 momentin mukaan ajoneuvoa ei saisi käyttää liikenteessä, (käyttökielto), jos siihen on kiinnitetty taksikilvet ja liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentin vaatimukset eivät täyty. Ajoneuvo olisi siis käyttökiellossa, jos siinä olisi taksikilvet, mutta sitä ei olisi rekisteröity luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liitetty voimassa olevalle luvalle, siten kun esityksen 1 lakiehdotuksen 17 §:n 2 momentissa ehdotetaan.

Näin ollen esityksellä on vaikutusta ajoneuvon omistajan perustuslain 15 §:ssä turvattuun omaisuudensuojaan sekä esitetyn kilven asentamisvelvoitteen että mahdollisen ajoneuvon käyttökiellon näkökulmasta.

Omaisuudensuojaan puututtaisiin esityksen 1. ja 3. lakiehdotuksiin sisältyvien taksamittarivaatimusten ja 3. lakiehdotukseen sisältyvän taksikilpiä koskevan sääntelyn osalta lain tasolla, ja ehdotettu sääntely olisi perusoikeuksien rajoittamisen kannalta riittävän täsmällistä ja tarkkarajaista. Taksamittarin käyttövaatimuksella on tarkoitus ehkäistä harmaata taloutta sekä helpottaa sen torjuntaa. Ehdotettujen taksikilpien tavoitteena on puolestaan helpottaa luvanvaraisten taksien tunnistamista muusta liikenteestä luotettavammin kuin nykyisten taksivalaisimien avulla, sillä taksikilven luovuttaisi viranomainen. Ehdotuksella pyritään näin ollen välillisesti parantamaan taksipalveluita käyttävien henkilöiden kuluttajansuojaa. Jotta taksikilvet toimisivat luotettavuuden osoituksena, tulisi niitä valvoa siten, että niitä ei voisi käyttää ilman voimassa olevaa taksiliikennelupaa. Taksikilpien kuluttajille luoman luottamuksen kannalta on erityisen tärkeää, ettei taksikilpien väärinkäytölle jätetä sijaa. Käyttökielto mahdollistaisi myös tehokkaan taksikilpien valvonnan. Liikennevalvonnassa olisi pystyttävä tarkistamaan taksikilpien edellytysten voimassaolo ja todentamaan ajoneuvon kielletty käyttö taksikilvillä liikenteessä, mikäli edellytykset eivät enää

olisi voimassa. Siten perusteiden, joilla omaisuudensuojaa rajoitetaan, voidaan katsoa olevan perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta hyväksyttävä. Ehdotukset olisivat myös oikeasuhtaisia. Ehdotuksella jätettäisiin taksiliikenneluvan haltijoille riittävä siirtymäaika sekä taksamittarien että taksikilpien asentamiseen, mikä varmistaisi alalla olevien toimijoiden mahdollisuudet toteuttaa esitettyjä vaatimuksia.

Esityksen 3. lakiehdotukseen sisältyvän taksikilpeä koskevan sääntelyn laiminlyönnistä mahdollisesti määrättävään sakkoon ja käyttökieltoon soveltuisi ajoneuvolain 206 §:n mukaiset säännökset muutoksenhausta. Näin ollen ehdotetussa sääntelyssä on huomioitu riittävät oikeusturvajärjestelyt.

Siten esityksen 1. ja 3. lakiehdotuksiin sisältyvien taksamittarin sekä taksikilven asentamisvelvollisuuden tai ajoneuvon mahdollisen käyttökiellon ei katsota olevan ristiriidassa perustuslain 15 §:n mukaisen omaisuudensuojan kanssa.

11.4 Oikeus työhön ja elinkeinovapaus 18 §

11.4.1 Johdanto

Esitystä tulee tarkastella myös siitä näkökulmasta, miten se turvaa ihmisten oikeuden työhön ja elinkeinon harjoittamiseen. Perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvataan jokaiselle oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinovapautta pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinovapauden luvanvaraisuuden olevan poikkeuksellisesti mahdollista. Sääntelyn tulee tällöin täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset (esim. PeVL 31/2006 vp, s. 2, PeVL 19/2009 vp, s. 2, PeVL 34/2012 vp, s. 2 ja PeVL 48/2017 vp, s. 2). Valiokunta on arvioinut luvanvaraistamisen edellytyksiä ja muita elinkeinon harjoittamiseen ehdotettuja rajoituksia perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten, ennen muuta lailla säätämisaatimuksen, tavoitteen hyväksyttävyyden ja rajoituksen oikeasuhtaisuuden kannalta (PeVL 13/2014 vp, s. 2 ja PeVL 65/3014 vp, s.2.).

11.4.2 Hyvämaineisuuden arviointiin lisättävät rikokset

Esityksen 1. lakiehdotuksen 8 §:ään ehdotetaan lisättäväksi rikoksia, joita koskevien säännösten rikkominen otettaisiin jatkossa huomioon hyvämaineisuuden arvioinnissa. Lisättävät rikokset koskisivat seksuaalirikoksia, henkeen tai terveyteen kohdistuvia rikoksia sekä petos- ja maksuvälinerikoksia. Hyvämaineisuuden arviointia käytetään sekä taksiliikenneluvan että muiden henkilö- ja tavaraliikennelupien myöntämisessä ja lisättävät rikosluokat voivat rajoittaa sellaisten henkilöiden elinkeinovapautta, joilla on tuomio kyseisistä rikosluokista. Henkeen ja terveyteen kohdistuvat sekä seksuaalirikokset ovat hyvin vakavia rikoksia toista henkilöä kohtaan, jotka vaikuttavat olennaisesti henkilön luotettavuuteen. Luvanhaltija on myös vastuussa monilta osin taksinkuljettajan toiminnasta, mistä syystä olisikin perusteltua, että myös luvanhaltijan vakavat toiseen henkilöön kohdistuvat rikokset voitaisiin huomioida hyvämaineisuuden arvioinnissa. Rikosten lisäämisen huomioimisella tavoitteena on myös turvata perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta, ja etenkin matkustajaturvallisuutta sekä perustuslain 7 §:n oikeutta elämään, henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Näiden tavoitteiden voidaan tulkita muodostavan hyväksyttävän perusteen elinkeinovapauteen puuttumiselle.

Lisäksi esityksessä lisättävät petos- ja maksuvälinerikokset liittyvät liikenneluvanhaltijan luotettavuuteen käsitellä maksukortteja tai laskuja. Tällä hetkellä hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioidaan jo useita elinkeinotoiminnassa tehtyjä rikoksia mm. kirjanpitoa,

verotusta ja muuta ammatillista vastuuta koskevia rikoksia. Syyllistymällä petokseen liikenteen harjoittamisessa ei voida liikennepalvelulain tämänhetkisen muotoilun takia huomioida henkilön hyvää mainetta vaarantavana tekijänä, vaikka tosiasiaassa toiminta vaikuttaisi selvästi henkilön luotettavuuteen ja maineeseen. Huomioimalla myös petos- ja maksuvälinerikoksia voidaan vaikuttaa myös harmaan talouden torjuntaan, korostamalla henkilöiden hyvän maineen vaatimusta laajemminkin taloudellisessa toiminnassa.

Arvioitaessa henkilön hyvämaineisuutta ei tarkastella pelkästään rikosrekisteriotteen tuomioita, vaan arviointiin liittyy myös ilmeisen sopimattomuuden arviointi. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon tekojen suuri määrä, teon vakavuus, teon suunnitelmallisuus, teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen, se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa, se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus ja se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta. Lupaviranomaisella on harkintaa siitä, kuinka sopiva kyseessä oleva henkilö on ylipäättään toimimaan ammattimaisessa liikenteessä silloin, kun luvanhakijalla tai haltijalla on tuomio jostakin 1 momentissa mainitusta rikoksesta.

Lisäämällä rikoksia hyvämaineisuuden arviointiin ei siis automaattisesti synny estettä luvan myöntämiselle, joten esityksen 8 §:n muutosehdotus ei aiheuta suoraa rajoitusta elinkeinovapauteen. Muutosehdotus on tarkkarajaisesti ja täsmällisesti kuvattu, se on oikeasuhtainen, eikä ehdotuksen siten katsota olevan ristiriidassa perustuslain 18 §:n mukaisen oikeuden työhön tai elinkeinovapauden kanssa.

11.4.3 Taksamittari ja taksikilpi

Esityksen 1. lakiehdotuksen 15 a §:n 1 momentin sekä 3. lakiehdotuksen 13 §:n 7 momentin mukaisten muutosten myötä kaikissa taksiliikenteessä olevissa ajoneuvossa tulisi olla mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävä taksamittari, jonka tulisi kerätä jokaisesta taksimatkasta 15 a §:n 1 momentissa luetellut tiedot.

Esityksen 3. lakiehdotuksen 101 §:n 3 momentin mukaan taksiliikenneluvan haltijan tulisi käytännössä huolehtia, että luvalla olevaan ajoneuvoon asennetaan siirtymäajan jälkeen värillinen erityinen taksien rekisterikilpi. Velvollisuuden laiminlyöntiin soveltuisi ajoneuvolain 194 §:n mukainen ajoneuvorikkomus, josta poliisi määrää lähtökohtaisesti sakon. Esityksen 3. lakiehdotuksen 101 §:n 4 momentin mukaan ajoneuvoa ei saisi käyttää liikenteessä, jos siihen on kiinnitetty taksikilvet ja liikennepalvelulain 17 §:n 1 ja 2 momentin mukaiset vaatimukset taksiliikenteessä käytettävästä ajoneuvosta eivät täyty.

Taksamittari tai taksikilven käyttö sellaisenaan eivät siis olisi taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä, mutta niiden käyttö olisi säädetty pakolliseksi ja sääntelyn noudattamista jättämisestä tulisi seuraamuksia. Ehdotuksia taksamittarista ja taksikilvestä on tarpeen tarkastella perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvatun oikeuden työhön ja elinkeinovapauden näkökulmasta.

Taksiliikennelupa on lähtökohtaisesti luvanvaraista toimintaa, ja liikennepalvelulain 10 §:n mukaan luvat ovat voimassa kymmenen vuotta. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan on lisäksi lain 4 §:n 1 momentin mukaan mahdollista harjoittaa taksiliikennettä ilmoituksen perusteella. Perustuslakivaliokunta on ratkaisukäytännössään vakiintuneesti pitänyt sääntelyn sisällön osalta tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta (PeVL 69/2014 vp, s. 2.). Toisaalta luvan mukaisen toiminnan rajoittamisen osalta perustuslakivaliokunta on katsonut, että viranomaiselle on voitu lailla antaa toimivalta rajoittaa sinänsä lain ja toimiluvan mukaista toimintaa.

Perustuslakivaliokunta on kuitenkin tämänkaltaisen sääntelyn yhteydessä edellyttänyt muun muassa, että perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävät ja painavat syyt puoltavat rajoitussääntelyä (PeVL 53/2001 vp., s.3–4.). Esimerkiksi luottolaitostoiminnan osalta hyväksyttävänä ja painavina syinä on pidetty muun ohella asiakkaiden suojaan palautuvia syitä (Ks. esim. PeVL 24/2002 vp., s.2.).

Edellä alaluvussa 12.2. (Omaisuuksensuoja 15 §) esitetyillä perusteella voidaan arvioida, että perusteiden, joilla taksiliikennettä harjoittavien yritysten elinkeinovapautta rajoitetaan, voidaan katsoa olevan perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta hyväksyttävä. Samaisessa alaluvussa on kuvattu ehdotusten suhdetta perusoikeuksien yleisiin rajoitusedellytyksiin. Siten ehdotusten ei katsota olevan ristiriidassa perustuslain 18 §:n mukaisen oikeuden työhön tai elinkeinonvapauden kanssa.

11.4.4 Koulutusorganisaatiot

Esityksen 1. ja 2. lakiehdotukseen sisältyvien liikennepalvelulain 35 a §:n muutosten mukaan taksiliikenteen koulutuksen järjestämiselle vaadittavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä laajennettaisiin nykyisistä erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta ja yrittäjäkoulutuksesta taksinkuljettajan koulutukseen ja taksinkuljettajan täydennyskoulutukseen. Koulutusorganisaation olisi haettava hyväksyntä ennen hyväksymistä edellyttävän koulutustoiminnan aloittamista. Perustuslakivaliokunta on aiemmin katsonut, ettei tämän tapainen hyväksymismenettely rinnastu esimerkiksi rekisteröintimenettelyn tavoin elinkeinonvapauden rajoittamiseen, jos se ei itsessään rajoita palvelujen tarjoamista (PeVL 17/2009 vp, s.2/II, PeVM 11/2009 vp, s.2.). Liikennepalvelulakiin ehdotetut lisäykset koulutusorganisaatioiden hyväksynnästä eivät aseta rajoitteita koulutuksen tai taksitoimintaan liittyvän koulutuksen tarjoamiseen. Hyväksyntä tarvittaisiin vain, jos koulutusorganisaatio haluaa tarjota liikennepalvelulaissa (6 a §, 25 a §, 26 a §, 26 b §) säädettyjä koulutuskokonaisuuksia. Hyväksymismenettelyn ei siten katsota rajoittavan koulutusorganisaatioiden elinkeinonvapautta.

11.4.5 Taksinkuljettajan koulutus ja täydennyskoulutus

Esitystä tulee tarkastella myös siitä näkökulmasta, miten siinä esitetyt taksinkuljettajan koulutusta ja täydennyskoulutusta koskevat ehdotukset turvaavat taksinkuljettajien ja taksinkuljettajaksi aikovien henkilöiden oikeuden työhön ja elinkeinon harjoittamiseen. Vaatimus viranomaisen myöntämästä luvasta työn, ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen merkitsee rajoitusta perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvattuun elinkeinonvapauteen.

Perustuslakivaliokunta on katsonut taksiliikennelaista ja liikennepalvelulaista ja sen muutoksista antamissaan lausunnoissa, että taksitoiminnalla on tärkeä asema osana julkisen liikenteen järjestelmää, ja että taksiliikenteellä on myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta toteuttava merkitys erityisesti erityisryhmille, kuten vammaisille ja liikuntarajoitteisille. Tästä syystä esimerkiksi matkustajaturvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen liittyvät lupaehdot voivat muodostaa hyväksyttävän perusteen elinkeinonvapauteen puuttumiselle (PeVL 45/2020 vp s.2., PeVL 46/2016 vp., s.4., PeVL 31/2006 vp s.2.) Elinkeinonvapaus ei siten ole muodostanut estettä taksiliiketoiminnan tai taksinkuljettajana toimimisen luvanvaraisuudelle. Esityksen 1. lakiehdotuksessa esitetyn taksinkuljettajan koulutuksen ja 2. lakiehdotuksessa esitetyn taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen on tarkoitus parantaa matkustajaturvallisuutta ja liikenneturvallisuutta sekä toteuttaa myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta erityisesti erityisryhmille, kuten vammaisille ja liikuntarajoitteisille. Näin ollen esitetyillä elinkeinoelämän rajoittamisilla katsotaan olevan hyväksyttävä tavoite.

Perustuslakivaliokunnan ratkaisukäytännön mukaan laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta (PeVL 69/2014 vp., s.2.).

Esityksen 1. lakiehdotuksessa ehdotetaan taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytykseksi vähintään 21 tunnin kestoisen taksinkuljettajan koulutuksen suorittaminen. Vaatimus koskisi kaikkia lain voimaantulon jälkeen uuden taksinkuljettajan ajoluvan hakijoita. Lain tasolla säädettäisiin myös opetuksen koulutussisällöstä. Näin ollen esityksen katsotaan täyttävän lailla säätämisaikojen vaatimukset, mukaan lukien täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusvaatimukset. Ehdotetun koulutusvaatimuksen katsotaan olevan välttämätön hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi ja muutenkin suhteellisuusvaatimuksen mukainen, sillä valmistelussa ei ole tunnistettu vähemmän rajoittavia keinoja vastata heikentyneeseen liikenneturvallisuuteen.

Esityksen 2. lakiehdotuksessa ehdotetaan taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen ulottamista myös niihin henkilöihin, joilla on olemassa oleva taksinkuljettajan ajolupa. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti pitänyt elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttuvana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä (PeVL 16/2003 vp, s.2., PeVL 8/2006 vp s.3). Taksinkuljettajan ajolupa on voimassa enintään viisi vuotta luvan myöntämispäivästä, ja esityksellä ehdotetaan, että taksinkuljettajien olisi ajoluvan uusimiseksi olla käynyt laissa säädetty taksinkuljettajan täydennyskoulutus. Siten ehdotuksessa on otettu lähtökohdaksi luvan peruuttamista lievempi toimenpide. Ehdotetun muutoksen myötä kaikkien alalla tällä hetkellä toimivien ja tulevaisuudessa alalle tulijoiden pitäisi suorittaa joko säädetty taksinkuljettajan koulutus tai täydennyskoulutus. Täydennyskoulutuksen rajallisen keston ja koulutuksen sisältöön liittyvän valinnan vapauden vuoksi täydennyskoulutusvaatimusta ei voida pitää kohtuuttomana alalla olevien kuljettajien kannalta.

Liikennepalvelulain 256 §:ssä ja 257 §:ssä säädetyt mahdollisuudet oikaisuvaatimuksen jättämiseen ja muutoksenhakuun soveltuisivat myös tilanteisiin, jossa taksinkuljettajan ajolupa tai sen uusintaa koskeva hakemus olisi hylätty puuttuvan taksinkuljettajan koulutuksen takia. Näin ollen esityksellä olisi turvattu myös perustuslain 21 §:n mukaisista riittävästä oikeusturvajärjestelystä.

Esityksen 1. lakiehdotukseen sisältyvän taksinkuljettajan koulutuksen tai esityksen 2. lakiehdotukseen sisältyvän taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen ei siten katsota olevan ristiriidassa perustuslain 18 §:n mukaiseen oikeuteen työhön tai elinkeinovapauden kanssa.

11.4.6 Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi lisättävät rikokset

Esityksen 1. lakiehdotuksen 25 §:ään ehdotetaan lisättävän ajoluvan saamisen esteeksi lisää rikoksia. Jo nykyisellään taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteenä on useita rikoksia, joten kyse ei olisi kokonaan uusista edellytyksistä sinänsä, vaan uusien edellytysten lisäämisestä. Lisäämällä ajoluvan saamisen esteeksi rikoslain 25 luvun vapautteen kohdistuvia rikoksia sekä 41 luvun ampuma-aserikoksia ja vaarallisten esineiden hallussapitoa koskevia rikoksia tulisi näitä tarkastella myös elinkeinovapauden näkökulmasta. Myös näiden rikosten lisäämisen huomioimisella ajoluvan lupaehdoissa tavoitteena on turvata perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta, ja etenkin matkustajaturvallisuutta sekä perustuslain 7 §:n oikeutta elämään, henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Oikeudella henkilökohtaiseen turvallisuuteen korostetaan julkisen vallan positiivisia toimintavaroja ihmisten suojaamiseksi rikoksilta ja muilta kohdistuvilta oikeudenvastaisilta teoilta

(PeVL 44/1998 vp, s. 2/II). Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien toteutuminen. Julkisella vallalla on velvollisuus suojata perusoikeuksia luomalla mahdollisimman turvallinen liikenneympäristö. Näiden tavoitteiden voidaan tulkita muodostavan hyväksyttävän perusteen elinkeinovapauteen puuttumiselle.

Lisäksi lisäämällä 29 luvun rikoksia julkista taloutta vastaan sekä 36 ja 37 luvun petos- ja maksuvälinepetosrikoksia ja maksuvälinerikoksia, rajoituksilla turvataan perustuslain 15 § omaisuudensuojaa sekä estetään harmaata taloutta ja veronkiertoa. Näin ollen esitetyillä elinkeinoelämän rajoittamisilla katsotaan olevan hyväksyttävä peruste elinkeinovapauden rajoitukselle. Rajoituksen ei katsota menevän pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan intressien painavuus (perustuslain 7 §, 9 §, 15 §) suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään. Pykälään lisättävät rikokset on myös kirjattu tarkkarajaisesti ja täsmällisesti viittamaalla suoraan rikoslain lukuihin ja yksittäisiin pykäliin, sekä pykälässä on säädetty tarkkarajaisesti se, kuinka pitkään tuomiot kyseisistä rikoksista huomioitaisiin. Muutosehdotuksen ei siten katsota olevan ristiriidassa perustuslain 18 §:n mukaisen oikeuden työhön tai elinkeinovapauden kanssa.

11.4.7 Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen vilppi

Lisäksi 1. lakiehdotuksen 246 a §:ssä säädettyä lisäystä vilpin huomioimisesta myös jälkikäteen sekä yrittäjäkokeessa havaitun vilpin jälkeen asetettavaa määräaikaista kieltoa osallistua kokeeseen on arvioitava perustuslain 18 §:n näkökulmasta. Ehdotetulla muutoksella liikennepalvelulain 246 a §:n 1 momenttiin lisättäisiin, että koesuoritus olisi hylättävä myös, jos vilppi havaittaisiin koesuorituksen jälkeen. Lisäksi pykälän 2 momentin sanamuoto muutettaisiin siten, että karenssi koskisi myös yrittäjäkokeessa tapahtunutta vilppiä. Jo nykyiselläänkin vilppiin syylistyminen on säädetty rangaistavaksi ja seuraamukseksi on säädetty määräaikainen kielto osallistua kokeeseen. Muutoksen myötä koe voitaisiin keskeyttää ja määräaikainen kielto voitaisiin asettaa myös silloin, jos vilppi havaitaan tai se varmistuu vasta kokeen suorituksen jälkeen. Lisäämällä myös jälkikäteisen vilpin rangaistavaksi, pystytään estämään sellaisten henkilöiden pääsy kokeesta läpi, jotka eivät tosiasiallisesti ole läpäisseet koetta eivätkä näin ollen täytä lain vaatimuksia kokeen suorittamisesta. Laissa määritellyn kokeen läpäisy suojaa liikenneturvallisuutta ja kuluttajansuojaa varmistamalla, että sekä taksinkuljettajat että luvanhaltijat ovat tietoisia ammatin harjoittamisessa tarpeellisista tiedoista ja taidoista. Pykälä on muotoiltu tarkkarajaisesti ja täsmällisesti, ja säännöskohtaisissa perusteluissa on kuvattu käytännön tilanteita. Muutos asettaa taksinkuljettajan kokeessa ja yrittäjäkokeessa tapahtuneet vilppitapaukset ja niiden seuraamukset yhteismitallisiksi, sekä estää kokeen läpäisyä vilpillisesti. Rajoitus on siten oikeasuhtainen.

Ehdotettujen muutosten ei näin voida katsoa rajoittavan oikeutta työhön tai elinkeinovapautta.

11.5 Hallinnolliset seuraamukset

Rangaistusluonteisten hallinnolliset seuraamukset ovat rikosoikeudellisia seuraamuksia kevyempiä seuraamuksia laissa säädettyjen velvollisuuksien rikkomisesta. Hallinnollisen seuraamusjärjestelmän tarkoituksena on yhtäältä pyrkiä ennaltaehkäisemään lainvastainen toiminta ja toisaalta estämään säännösten vastaisen toiminnan toistuminen tai jatkaminen. Perusoikeudet ja niiden rajoittamisen yleiset edellytykset on myös otettava huomioon myös hallinnollisia sanktioita koskevassa sääntelyssä. Tällaisia ovat muun muassa vaatimukset sääntelyn hyväksyttävyydestä ja oikeasuhtaisuudesta. Perusoikeusrajoituksen hyväksyttävyyksivaatimuksen mukaisesti hallinnollisille sanktioille on esitettävä painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste (PeVL 23/1997 vp). Suhteellisuusvaatimus puolestaan edellyttää sen arvioimista, onko sanktiointi

välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi. Tältä osin tulee arvioida, onko vastaava tavoite saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin teon säättämällä rangaistavaksi (PeVL 23/1997 vp).

Perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (PeVL 14/2013 vp, PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 55/2005 vp, s. 2/I ja PeVL 32/2005 vp, s. 2/II). Vaikka perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten seuraamusten sääntelyyn, ei tarkkuuden yleistä vaatimusta kuitenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa (PeVL 43/2013 vp, PeVL 14/2013 vp, PeVL 32/2012 vp). Täsmällisemmin valiokunta on katsonut, että laissa on täsmällisesti säädettävä seuraamuksen ja sen suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (esim. PeVL 32/2005 vp, s. 2–5, PeVL 55/2005 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp, s. 2/II, PeVL 10/2016 vp, s. 7, PeVL 12/2019 vp, s. 8 ja PeVL 46/2021 vp, 12 kohta).

Esityksen 1. ja 3. lakiehdotuksessa ehdotetaan asetettavaksi uusia liikennevirhemaksuja, jotka ovat varallisuuteen kohdistuvina seuraamuksina merkityksellisiä myös perustuslain 15 §:n 1 momentissa turvatu omaisuudensuojan kannalta. Esityksen 1. mukainen uusi sanktiosäännös 268 a § sisältää liikenneluvanhaltijalle ja kuljettajalle asetettavat liikennevirhemaksut, mikäli he eivät noudattaisi liikennepalvelulain 152 §:n 1–3 momenttien vaatimuksia hintojen ilmoittamisesta ja taksamittarin käytöstä tai liikennepalvelulain 15 a §:n vaatimuksia taksamittarin käytöstä. Luvanhaltijan vastuulle on ehdotuksen 152 § 1 ja 3 momentissa tarkkarajaisesti asetettu vastuu hintatietojen antamisesta ennen matkan alkamista tai tilauksen vahvistamista. Myös luvanhaltijan vastuulle ehdotuksen 15 a §:ssä asetettu velvoite taksamittarin käytöstä ja taksamittariin sähköisessä muodossa kerättävistä tiedoista on tarkkarajainen. Kuljettajalle on ehdotuksen 152 § 2 momentissa asetettu tarkkarajainen velvoite taksamittarin käyttämisestä muuttuvahintaisissa kyydeissä. Liikennevirhemaksut koskisivat käytännössä sen kaltaisia laiminlyöntejä, jotka olisivat selvästi havaittavissa. Ehdotetuissa uusissa säännöksissä säädettäisiin laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla riittävän tarkkarajaisesti ja täsmällisesti sitä tekotyypistä, joka olisi sanktioitu rikkomuksena. Ehdotetussa 268 a §:ssä sanktoidun käyttäytymisen edellytykseksi asetettaisiin syyksiluettavuutta koskeva edellytys eli seuraamuksen määrääminen kytketään teon tahallisuuteen tai tuottamuksellisuuteen.

Esityksen 3. lakiehdotuksessa 195 § 7 momentissa säädetty liikennevirhemaksu luvanhaltijalle, mikäli ajoneuvossa ei olisi mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n 7 momentissa taksamittaria koskevan velvoitteen rikkomisesta asetettava sanktion määrä olisi huomattavasti suurempi kuin 1. lakiehdotuksessa ehdotetut maksut. Liikennevirhemaksun määrä olisi asetettu suuremmaksi, kuin se hyöty, minkä tekijä saisi, mikäli hän jättäisi noudattamatta laissa määriteltä velvoitetta. Velvoite mittauslaitelain vaatimukset täyttävästä taksamittarista on tarkkaan määriteltä 3. lakiehdotuksen 13 §:n 7 momentissa, ja kyseisen tuotteen hankintahinta on n. 2000 euroa. Tästä syystä seuraamusmaksu on säädetty suuremmaksi, kuin mitä velvoitteenalaisen tuotteen hankintahinta olisi. Muutoin luvanhaltijoille olisi edullisempaa olla noudattamatta lakia ja olla hankkimatta taksamittaria. Tämä vesittäisi seuraamuksen ennaltaehkäisevän tarkoituksen. Ehdotetussa 195 §:n 7 momentissa sanktoidun käyttäytymisen edellytykseksi asetettaisiin syyksiluettavuutta koskeva edellytys eli seuraamuksen määrääminen kytketään teon tahallisuuteen tai tuottamuksellisuuteen.

Tunnusmerkistön lisäksi pykälissä on säädetty sanktion tarkasta rahamäärästä. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että laissa on täsmällisesti säädettävä seuraamuksen ja sen

suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (PeVL 32/2005 vp, s. PeVL 55/2005 vp, PeVL 57/2010 vp, PeVL 10/2016 vp, PeVL 12/2019 vp, ja PeVL 46/2021 vp). Seuraamuksen ankaruustason määrittäminen on yhteydessä sanktioitavan teon tai laiminlyönnin moitittavuuteen ja siihen oikeushyvään, jota sääntelyllä pyritään suojaamaan. Mitä painavammasta suojeluintressistä on kysymys, sitä ankarampi ja euromääräisesti suurempi seuraamusmaksu voi tulla kysymykseen.⁷⁵ Liikennevirhemaksun määrä ehdotuksen 268 a §:ssä hintatietojen ilmoittamisen vastaisesta toiminnasta ehdotetaan luvanhaltijalle 200 euron suuruiseksi ja taksamittarin käyttämättömyydestä kuljettajalle 100 euron suuruiseksi. Lisäksi ehdotetaan luvanhaltijalle 100 euron liikennevirhemaksua ehdotuksen 15 a §:ssä tarkoitetusta taksamittarin käytön laiminlyönnistä. Lausuntokierroksella olleessa versiossa oli kaikkien liikennevirhemaksujen määräksi ehdotettu 100 euroa, mutta jatkovalmistelussa luvanhaltijalle, eli taksirytykselle hintatietojen ilmoittamisen vastaisesta toiminnasta määrättävä liikennevirhemaksu ehdotetaan nostettavaksi 200 euroon. Lausuntojen perusteella ehdotettu 100 euron liikennevirhemaksu koettiin varsin alhaiseksi suhteessa taloudelliseen hyötyyn, jonka taksitoimijat voivat saada kuluttajien tahallisuudesta harhaanjohtamisesta epäselvillä hintatiedoilla ja sen pelotevaikutuksen epäiltiin jäävän vähäiseksi. On myös oikeasuhtaista edellyttää taksiryttäjältä korostettua valvutuneisuutta sekä korkeampaa maksukykyä kuin yksittäisillä kuljettajilla. Maksun suuruus on näin ollen oikeasuhtainen.

Liikennevirhemaksujen määräämisestä ja täytäntöönpanosta säädetään tarkemmin tieliikennelaissa. Eesityksen 1. lakiehdotuksen 268 b §:ssä säädettäisiin uusi viittaus tieliikennelain sääntöihin sekä 3. lakiehdotuksessa viittaus olisi 195 §:n 8 momentissa.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan seuraamusmaksun määräämättä jättämistä koskeva sääntely on muotoiltava tavalla, joka ilmentää sidottua harkintaa. Sääntely on toisin sanoen muotoiltava siten, että seuraamusmaksu on jätettävä määräämättä laissa säädettyjen edellytysten täytyessä (PeVL 39/2017 vp, s. 4, PeVL 49/2017, s. 5–6, PeVL 21/2020 vp, s. 4 ja PeVL 46/2021 vp, 17 kohta). Oikeasuhtaisuuden kannalta välttämätöntä on myös, että seuraamusmaksun määräämättä jättämistä koskeva sääntely pitää sisällään mahdollisuuden jättää seuraamusmaksu määräämättä, jos sen määrääminen olisi erityisestä syystä kohtuutonta (PeVL 49/2017 vp, s. 6, PeVL 21/2020 vp, s. 4 ja PeVL 46/2021 vp, s. 5). Liikennevirhemaksun määräämisestä, liikennevirhemaksua koskevan päätöksen sisällöstä ja liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään kattavasti tieliikennelain 6 luvussa. Tieliikennelain 160 §:n 5 momentin mukaan seuraamus on jätettävä määräämättä, jos liikennevirhemaksu on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta. Ehdotettava sääntely vastaisi näin perustuslakivaliokunnan lausuntokäytäntöä ja olisi oikeasuhtaista.

Hallinnollista seuraamusmaksua koskevan sääntelyn on lisäksi täytettävä perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin lukeutuvan hyväksyttävyyssvaatimukset asettamat edellytykset (PeVM 25/1994 vp). Hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn suhteen hyväksyttävyyssvaatimus edellyttää, että seuraamussääntelylle tulee olla valvonnan tehokkuuteen ja toimivuuteen liittyvä perusteltu tarve, joka nimenomaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa valvontajärjestelmän taustalla olevan yhteiskunnallisen tavoitteen saavuttamiseksi. Hallinnollisen seuraamusmaksun tulisi olla myös viimesijainen hallinnollinen seuraamus alan sääntelytavoitteiden toteuttamiseksi ja intressien suojaamiseksi.

⁷⁵ Aiheesta tarkemmin myös Sakkojärjestelmien kehittäminen, Oikeusministeriön julkaisuja 2024:23

Jos sama tavoite voidaan saavuttaa muilla hallinnollisilla seuraamuksilla tai keinoilla, niitä olisi ensisijaisesti käytettävä.

Liikennepalvelulain ja ajoneuvolain säännösten noudattaminen taksiliikenteessä on keskeistä etenkin liikenneturvallisuuden, harmaan talouden torjunnan ja kuluttajansuojan näkökulmasta. Ehdotettavien sanktiointien tärkein tarkoitusperä ja hyväksyttävyyden perusta on pyrkiä varmistamaan, että liikennepalvelulaissa asetettuja velvollisuuksia noudatetaan, eli niiden ennaltaehkäisevään tehoon. Hinnoittelua koskevat säännöt liittyvät ennen kaikkea kuluttajan suojelemiseen. Tällä hetkellä laissa on asetettu velvoite hintatietojen esittämiseen sekä taksamittarin käyttämiseen sekä taksimatkan tietojen keräämiseen, mutta ei seuraamusta niiden vastaisesta toiminnasta, mistä syystä osa toimijoista ei näytä noudattavan sääntöjä. Liikennevirhemaksun määrääminen nähdään tarkoituksenmukaisimpana keinona tavoitteen saavuttamiseksi. Hinnoittelua koskevaa pykälää tarkennettaisiin ja velvollisuus käyttää taksamittaria yksittäisten, muiden kuin kiinteähintaisten matkojen hinnoittelussa olisi jatkossa selkeästi osoitettu kuljettajan vastuulle, mikä on tärkeää seuraamussääntelyn oikean kohdentumisen kannalta. Lisäksi jatkossa taksamittari olisi yksiselitteisesti ainoa laite, jolla luvanhaltijan tulisi kerätä taksimatkan tiedot, jolloin velvoitteen noudattamisen valvonta helpottuisi. Säännösten tarkoituksena on lisätä kuluttajien turvaa ja luottamusta taksipalveluihin. Liikennevirhemaksun määrääminen puutteellisesta tai puuttuvasta hinnastosta tai taksamittarin käyttämättömyydestä olisi tehokas keino puuttua selviin laiminlyönteihin.

Säätämällä mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari ainoaksi hyväksyttäväksi laitteeksi taksimatkasta kerättävien tietojen keruuseen ilman, että mittari on luvan myöntämisen edellytyksenä, on huolehdittava muilla keinoin siitä, että luvanhaltijat noudattavat tätä uutta velvoitetta. Tästä syystä laiminlyönnistä tulisi luvanhaltijalle määrättäväksi liikennevirhemaksu. Taksamittarivaatimuksen taustalla on verovalvonnallinen tarve ja harmaan talouden torjunnan ehkäiseminen.

Perustuslakivaliokunta on katsonut, että hallinnolliset maksuseuraamukset voivat toimia yleisestävasti, jolloin niiden teho perustuu muun muassa valvontaan ja kiinnijäämisriskin suuruuteen sekä seuraamuksen nopeaan määräämiseen (PeVL 9/2018 vp). Edelleen valiokunta katsoi, että tietylle alalle luotava tehokas hallinnollinen seuraamusjärjestelmä on omiaan edistämään sanotun alan rikkomusten ennaltaehkäisyä tavoitetta.⁷⁶ Liikennevirhemaksuilla pyritään vaikuttamaan lainvastaisesti toimivien toimintaan ja näin parantamaan mm. matkustajaturvallisuutta, kuluttajansuojaa ja harmaan talouden torjuntaa. Ennaltaehkäisy tavoite on tällöin sekä rikkomuksen tekijän tulevaan käyttäytymiseen suuntautuva että laajemmin muihin potentiaalsiin rikkomusentekijöihin suuntautuva. Esityksessä ehdotettavien seuraamusmaksujen tavoitteet liittyvät vahvasti valvontaan ja kuluttajansuojaan sekä vahingollisen toiminnan ennaltaehkäisyyn eli preventioon.

Valittu sääntelymalli on johdonmukainen suhteessa muuhun tieliikennelaissa ja liikennepalvelulaissa säädettyyn seuraamussääntelyyn. Tieliikenteessä on viime vuosina siirrytty laajasti hallinnollisten seuraamusmaksujen käyttöön. Lisäksi esitysluonnoksessa valitun sääntelymallin etuna voidaan nähdä se, että näin voitaisiin hyödyntää tieliikennelakiin jo sisältyvää hallinnollisten seuraamusmaksujen määräämistä koskevaa yleistä sääntelyä, joka on säädetty eduskunnan perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 9/2018 vp). Liikennevirhemaksua on seuraamuksena pidettävä kohtuullisena ja oikeasuhtaisena eikä

⁷⁶ PeVL 9/2018 vp, s. 4, Sakkojärjestelmien kehittäminen, Oikeusministeriön julkaisuja 2024:23

tavoitteita voida saavuttaa esimerkiksi muilla hallinnollisilla seuraamuksilla, joten hallinnollisen seuraamusmaksun käyttö on kokonaisuutena arvostellen perusteltua.

Tässä esityksessä ehdotettavien sanktiomaksujen määräämiseen sovellettaisiin hallintolakia. Tätä on pidetty tärkeänä hallinnollisia maksuseuraamuksia koskevassa perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä. Hallintolain 31 §:n mukaan viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesti selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset (viranomaisen selvittämisvelvollisuus). Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan mainittu hallintolain säännös lähtökohtaisesti merkitsee, että hallinnollisten seuraamusmaksujen määrääminen ei ole käännettyyn todistustaakkaan perustuvaa (PeVL 32/2005 vp, s. 3/II ja PeVL 9/2018 vp, s. 6.). Hallintolaki muodostaa muutenkin oikeusturvan kannalta riittävän perustan myös ehdotettavia liikennevirhemaksuja määrättäessä.

Toimivalta määrätä sanktiomaksu on perusteltua osoittaa sellaiselle lainsäädännön noudattamisen valvontaa suorittavalle viranomaiselle, jolla on parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvioida määräämisen perusteena olevia seikkoja. Esityksen 1. lakiehdotuksen 268 a §:n ja esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaiset liikennevirhemaksut määräisi poliisi. Poliisilla on paras osaaminen ja kokemus liikennevirhemaksun määräämisestä. Poliisi hallinnoi lisäksi tietojärjestelmää, jossa liikennevirhemaksut jo tällä hetkellä hallinnoidaan. Poliisin toimivaltaa voidaan perustella erityisesti maksusanktioiden syyksilukemiseen ja mittaamiseen liittyvällä päätöksenteolla, jotka molemmat edellyttävät asiantuntemusta seuraamusmaksun määräämisen perusteena olevista seikoista ja siitä aineellisesta alasta, jota seuraamusmaksun määräämistä koskeva lainsäädäntö koskee.

Hallinnollisen sanktiomaksun määräämistä koskevasta päätöksestä on perustuslain 21 §:n nojalla voitava hakea muutosta. Tämän tulee perustuslakivaliokunnan mukaan käydä selkeästi ilmi asiaa koskevasta lainsäädännöstä (ks. PeVL 28/2014 vp, PeVL 9/2012 vp ja PeVL 58/2010 vp.). Vaatimus täyttyy ehdotuksessa, koska seuraamusmaksuihin voi hakea muutosta tieliikennelain 193 §:n nojalla. Muutosta on ensin haettava oikaisuvaatimuksella päätöksen tehneeltä viranomaiselta ja vasta oikaisuvaatimukseen saatuun päätökseen olisi mahdollisuus hakea muutosta hallinto-oikeudelta. Hallinto-oikeuden päätöksestä voisi vielä hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 107 §:n mukaisesti ja 111 §:ssä tarkoitetulla perusteella myöntäisi valitusluvan.

Edellä mainituin perustein hallinnollisten seuraamusten perustuslaillisten edellytysten katsotaan täyttyvän.

11.6 Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle 124 §

11.6.1 Johdanto

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Perustuslakivaliokunta on ratkaisukäytännössään katsonut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti (PeVL 44/2016 vp, s.5.). Tällöin on otettava huomioon tehtävän luonne (PeVL 48/2010 vp, s. 4.).

11.6.2 Yrittäjäkoe

Esitysluonnoksen 1. lakiehdotuksen 6 a §:n 4 momentin mukaan yrittäjäkokeen järjestäminen siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa liikenneluvan edellytysten arvioinnista ja lupien myöntämisestä, mutta voi hankkia koulutuksen ja kokeen järjestämiseksi tarvittavat avustavat tehtävät muilta, siten kuin lain V osan 25 luvussa säädetään. Näin ollen, huolimatta siitä, että yrittäjäkokeen järjestämisvastuu siirretään yksityisiltä koulutusorganisaatioilta Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle, kokeen järjestäminen ja koetilaisuuksien valvonta olisi mahdollista siirtää ulkopuoliselle yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle. Tästä syystä pykälään tehtävien muutosten merkitystä tulee tarkastella myös perustuslain 124 §:n kannalta. Kyse ei ole merkittävän julkisen vallan käyttöä sisältävän tehtävän siirrosta.

Liikennepalvelulain 209 § koskee julkisen hallintotehtävän siirtämistä. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi liikenteen lupa-, rekisteri- ja valvontaviranomaisena sopimuksella siirtää yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle omaa toimintaansa tukevia avustavia tehtäviä taikka muita jäljempänä erikseen määriteltyjä hallintotehtäviä. Lain 210 §:ssä säädetään julkisen hallintotehtävän siirtämiseen liittyvistä yleisistä säännöksistä.

Lupa- ja rekisteröintitoimintaan liittyvät avustavat tehtävät, jotka voidaan siirtää, on lueteltu liikennepalvelulain 211 §:n 1 momentissa. Liikennepalvelulain 211 §:n 1 momentti on sisällöltään säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 2/2018 vp.). Perustuslakivaliokunta ei nähnyt estettä tämän tyyppisten tehtävien siirrolle viranomaiskoneiston ulkopuolelle, mutta kiinnitti huomiota sen selvittämiseen, mitä muuhun lainsäädäntöön perustuvat siirrettävät lupa- ja rekisteröintitehtävät ovat, ja ovathan ne teknisluonteisia. Liikennepalvelulain 211 §:n 2 momentissa säädetään myös erikseen, että palveluntarjoaja ei saa arvioida luvan myöntämisen edellytysten täyttymistä. Tarjoamalla kokeiden järjestämisen käytännön järjestelyt ei palveluntarjoajalla ole lainkaan roolia luvan myöntämisen edellytysten tarkastamisessa. Niin ikään liikennepalvelulain 211 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää ammattipätevyyden todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä ammattipätevyyden arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen.

Liikenne- ja viestintävirasto ostaa yllä olevien säännösten nojalla mm. taksinkuljettajan kokeen käytännön koejärjestelyihin liittyvät palvelut kilpailuttamaltaan palveluntuottajalta. Palveluntuottaja toimii Liikenne- ja viestintäviraston nimissä ja lukuun sen toteuttaessa taksinkuljettajan kokeen käytännön järjestelyt. Palveluntuottaja vastaa myös taksinkuljettajan kokeiden valvonnasta. Kokeiden valvontavastuu perustuu Liikenne- ja viestintäviraston kanssa solmittuun sopimukseen, josta säädetään liikennepalvelulain 213 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa taksinkuljettajan kokeen sisällöstä sekä kokeen toteuttamistavoista. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo palveluntuottajan toimintaa, kokeiden vastaanottamista sekä kokeiden järjestämisestä tehdyn sopimuksen noudattamista liikennepalvelulain 215 §:n mukaisesti. Vastaavalla tavalla on järjestetty myös ajokorttiin tähtäävän kuljettajantutkinnon teoriakokeet. Jatkossa myös taksiliikenneluvan yrittäjäkokeen avustavat tehtävät voitaisiin siirtää kilpailuttamalle palveluntuottajalle noudattaen liikennepalvelulain V osan 25 luvun sääntöjä.

Näin ollen esityksen 1. lakiehdotukseen sisältyviä säännöksiä, jotka koskevat tehtävien luovuttamista muulle kuin viranomaiselle, on pidettävä yhteensopivina perustuslain 124 §:n kanssa.

11.6.3 Taksikilpi

Esityksen 3. lakiehdotuksen 99 §:n 3 momentin mukaan ajoneuville, jota käytetään taksiliikenteessä, annetaan muista rekisterikilvistä erottuvat rekisterikilvet (taksikilvet) sillä edellytyksellä, että ajoneuvo täyttää liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentin vaatimukset eikä ajoneuvo ole käyttö- tai ajokiellossa. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa ajoneuvojen rekisteröintitoiminnan järjestämisestä Suomessa, mutta voi hankkia rekisteröintitoiminnan järjestämiseksi tarvittavat avustavat tehtävät muilta. Ehdotusta ajoneuvolain 2 §:n 42 kohdassa määriteltyjen sopimusrekisteröijien roolista taksikilpien antamisessa tulee arvioida perustuslain 124 §:n näkökulmasta. Koska kyse ei ole merkittävän julkisen vallan käyttöä sisältävän tehtävän siirrosta, on arvioitava tehtävän siirtämistä perustuslain 124 §:n mukaisesti muulle kuin viranomaiselle lailla.

Lupa- ja rekisteröintitoimintaan liittyvät avustavat tehtävät, jotka voidaan siirtää, on lueteltu liikennepalvelulain 211 §:n 1 momentissa. Sen 4 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää mm. rekisteröintitoimintaan liittyvät avustavat tehtävät tunnisteiden tuottamisesta ja antamisesta. Esityksen 3. lakiehdotuksen 99 §:n 3 momentin mukaista taksikilpien antamista voidaan pitää tunnisteiden antamisena.

Esityksen 3. lakiehdotuksen 99 §:n 3 momentin mukaisen tehtävän siirtäminen sopimusrekisteröijille olisi tarkoituksenmukaista, sillä sopimusrekisteröijien avulla olisi saavutettavissa taksikilpien luovuttaminen maantieteellisesti kattavalla tavalla. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston sopimusrekisteröijillä on olemassa olevat tiedot ja taidot suoriutua vastaavista ajoneuvon teknisiin ominaisuuksiin liittyvistä tehtävistä.

Liikennepalvelulain 211 §:n 2 momentissa säädetään erikseen, että palveluntarjoaja ei saa arvioida rekisteröinnin ja luvan myöntämisen edellytysten täyttymistä eikä poistaa liikennevälinettä lopullisesti rekisteristä, vaan sen on siirrettävä muun ohella tällaiset rekisteri-ilmoitukset Liikenne- ja viestintäviraston ratkaistavaksi. Sopimusrekisteröijien tehtävissä olisi kysymys rutiini- ja teknisluontoisista rekisteröintitehtävistä. Sopimusrekisteröijä ei arvioisi taksikilpiin tai taksiliikennelupiin liittyvien tietojen oikeellisuutta, vaan Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämä tietojärjestelmä ilmoittaisi automaattisella virhesanomalla havaitsemistaan annetuista virheellisistä tiedoista. Siten taksikilpien antamistehtävää voidaan pitää teknisluontoisina.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten varmistamiseksi julkisten hallintotehtävien hoitamisessa on noudatettava hallinnon yleislakeja ja asioita käsittelevien on toimittava virkavastuulla (PeVL 20/2006 vp, s.2.). Perustuslakivaliokunta on katsonut, ettei hallinnon yleislakien soveltamiseen ole välttämätöntä viitata laissa (PeVL 13/2010 vp, s.3.). Asiasta ei siten ole voimassa olevassa liikennepalvelulaissa säädetty eikä siitä ehdoteta erikseen säädettäväksi. Palveluntarjoajaan kohdistuvista vaatimuksista, julkista hallintotehtävää siirrettäessä tehtävästä sopimuksesta ja julkista hallintotehtävää tekevän palveluntarjoajan valvonnasta säädetään kuitenkin voimassa olevan liikennepalvelulain 25 luvussa. Oikaisusta ja muutoksenhausta säädetään ajoneuvolain 206 §:ssä.

Käytännössä määräaikaikatsastuksen suorittajan olisi tarkistettava, ettei katsastettava ajoneuvo, jossa on taksikilvet, ole käyttökiellossa. Lisäksi säädettäisiin, että määräaikaikatsastusta ei saisi suorittaa loppuun, jos ajoneuvo on tämän lain 101 §:n 4 momentin mukaisessa käyttökiellossa. Yksinkertaistettuna mikäli erityisiä taksikilpiä käyttävää ajoneuvoa ei olisi rekisteröity luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja liitetty luvanhaltijan voimassa olevalle liikenneluvalle, se olisi lain mukaan käyttökiellossa eikä katsastusta saisi

suorittaa loppuun. Käytännössä esityksen 3. lakiehdotuksen 153 a §:ään sisältyisi lain valvonnallinen elementti. Tältä osin ehdotusta tulee tarkastella julkisen tehtävän siirtämisenä perustuslain 124 §:n mukaisesti muulle kuin viranomaiselle lailla.

Katsastustoiminta on Suomessa luvanvaraista ja lupaa haetaan lain ajoneuvojen katsastustoiminnasta (957/2013) 13 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Voimassa olevan ajoneuvolain 149 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo on määräaikaikatsastettava vuoden välein. Taksikilpien valvontatehtävän osittaisella siirtämisellä osaksi katsastustoimintaa voitaisiin taksikilpien valvontaa tehdä tehokkaalla, mutta kevyellä menettelyllä valtiontaloutta merkittävästi rasittamatta. Katsastaja ei tekisi päätöstä ajoneuvon käyttökiellosta eikä tulkitseisi taksiliikennelupiin liittyvien tietojen oikeellisuutta, vaan tarkastaisi Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämästä tietojärjestelmästä tiedon ajoneuvon käyttökiellosta. Edellä mainituilla perusteilla tehtävän siirtäminen katsastajille olisi tarkoituksenmukaista ja siirrettävä tehtävä olisi teknisluontoinen.

Katsastustoimintaan kuuluvissa hyväksymis-, hylkäämis- ja kieltopäätöksissä on katsottu olevan kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitettusta julkisesta hallintotehtävästä, mutta tehtävien ei ole katsottu sisältävän merkittävää julkisen vallan käyttöä, joten se on voitu antaa yksityisten hoidettavaksi (PeVL 22/2013 vp, s. 2). Tehtävän antoa muulle kuin viranomaiselle voidaan perustella erityisesti sillä, että tehtävä edellyttää laajaa alueorganisaatiota.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 11/2006 vp, s. 3/I). Rikosoikeudellinen virkavastuu koskee myös sitä, joka käyttää julkista valtaa, vaikkei tämä olisikaan palvelussuhteessa julkisyhteisöön. Ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain 52 §:n mukaan katsastajaan katsastukseen liittyvissä tehtävissä, katsastajien jatkokoulutustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä sekä 5, 40 ja 41 §:ssä tarkoitettuja tarkastuksia suorittavaan henkilöön kyseisissä tehtävissä sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Jottei katsastuksiin liittyvien päätösten siirtäminen viranomaiskoneiston ulkopuolelle vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia, on ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa useita näitä turvaavia säännöksiä. Lain 53 §:ssä säädetään oikaisusta ja muutoksenhausta ja lain 52 §:ssä säädetään edellä kuvatusti rikosoikeudellisesta virkavastuusta katsastukseen liittyvissä tehtävissä. Lisäksi katsastusyrietykset noudattavat julkista hallintotehtävää hoitaessaan hallinnon yleislakeja. Myös lain 49 §:n salassapitovelvollisuuden voidaan katsoa turvaavan näitä oikeuksia. Keskeisenä tekijänä oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten kannalta voidaan pitää myös katsastustoiminnan luvanvaraisuutta sekä lain 6 luvun säännöksiä katsastustoiminnan valvontaan liittyen.

Esityksessä on varmistettu oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutuminen. Katsastustoiminnan riippumattomuus, puolueettomuus ja tasapuolisuus on pyritty turvaamaan katsastuslaissa säännösten avulla.

Ajoneuvolain 160 §:n 1 momentin mukaan katsastajan on myös annettava katsastukseen esittäneelle tarkastuskortti. Oikaisusta ja muutoksenhausta säädetään ajoneuvolain 206 §:ssä.

Näin ollen esityksen 3. lakiehdotukseen sisältyviä säännöksiä, jotka koskevat tehtävien luovuttamista muulle kuin viranomaiselle, on pidettävä yhteensopivina perustuslain 124 §:n kanssa.

11.7 Lainsäädäntövallan siirtäminen 80 §

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Erityisillä syillä voidaan tarkoittaa esimerkiksi sitä, että sääntely on teknistä tai vähäisiä yksityiskohtia koskevaa, ja johon liittyy ainoastaan vähäistä harkintavallan käyttöä. Myös poikkeuksellisen usein muutettava sääntely voi muodostaa 2 momentissa tarkoitettua erityisen syyn.⁷⁷

Esitys sisältää useita Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettuja määräyksenantovaltuuksia.

Ehdotetun liikennepalvelulain 25 a §:n 4 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta ja arvosteluperusteista. Ehdotettu olisi laajennus voimassa olevaan liikennepalvelulain taksinkuljettajan koetta koskevaan 25 a §:n 2 momentin mukaiseen valtuutussäännökseen, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta. Liikenne- ja viestintävirasto antoi 16.4.202 määräyksen taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista (TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019). Määräys tuli voimaan 1.5.2021 toistaiseksi voimassa olevana ja siinä määritellään taksinkuljettajan kokeen suorittamista, sisältöä, arviointia ja vilpillistä menettelyä kokeessa. Liikennepalvelulain taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta ja koulutustodistusta koskevassa 26 a §:n 4 momentissa on lisäksi valtuutussäännös, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta. Liikenne- ja viestintäministeriö antoi samanaikaisesti taksinkuljettajan koetta koskevan määräyksen kanssa määräyksen taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta (TRAFICOM/390977/03.04.03.00/2020). Myös tämä määräys tuli voimaan 1.5.2021 toistaiseksi voimassa olevana ja siinä määritellään koulutuksen sisällöstä, koulutuksen käytännön toteuttamisesta ja suorittamista. Esityksen 2. lakiehdotus sisältää myös Liikenne- ja viestintäviraston väliaikaisen määräyksenantovaltuuden taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta. Sen 26 b §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi niin ikään antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sisällöstä ja toteutuksesta.

Liikenne- ja viestintäviraston on tarkoitus kumota voimassa oleva määräys taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta ja antaa uusi määräys, joka sisältäisi sääntelyä taksinkuljettajan peruskoulutuksesta, taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta ja taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta.

Ehdotetut taksinkuljettajan koulutusta, koetta ja taksinkuljettajan täydennyskoulutusta koskevat määräyksenantovaltuudet olisivat täsmällisesti rajattu, sillä siinä lueteltaisiin yksityiskohtaisesti asiat, joista viranomainen voisi määräyksiä antaa. Säänneltävään toimintaan liittyy runsaasti sellaisia ammatillisia erityispiirteitä, joita perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti pitänyt viranomaisen perustuslain 80 §:n 2 momentissa tarkoitettuina sääntelyn kohteeseen liittyvinä erityisinä syinä ja siten muun viranomaisen norminantovaltaan soveltuviksi (esim. PeVL 16/2002 vp ja 24/2002 vp). Koska lain tasolla säädettäisiin taksinkuljettajan koulutuksen, täydennyskoulutuksen ja kokeen asiakokonaisuuksista, koulutuksen kestosta, koulutusorganisaatioista ja niiden hyväksynnästä sekä oikaisu- ja muutoksenhakukeinoista,

⁷⁷ Ks. HE 1/1998 vp, s. 133/II.

määräysten antamiseen liittyisi vain vähäistä harkintavallan käyttöä. Määräyksenantovaltuuden laajentaminen taksinkuljettajan kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä siihen ilmoittautumisesta taksinkuljettajan koulutuksen ja täydennyskoulutuksen sisältöön ja toteutukseen olisi tarpeen, sillä hallituksen esityksessä esitetään uutena taksinkuljettajan ajoluvan saamiseksi taksinkuljettajan peruskoulutusta ja taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi täydennyskoulutusta. Siten Liikenne- ja viestintäviraston tulisi pystyä tarvittaessa määrittämään laissa säädetystä yksinkertaisempaa ohjeistusta koulutusten sisällöstä ja toteutuksesta. Valtuuksien nojalla annettavat tarkemmat määräykset tukisivat eri koulutusorganisaatioiden järjestämien koulutusten yhteismitallisuutta.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 429/2025,

muutetaan 6 §:n 3 momentti, 6 a §:n 3–5 momentti, 8 §:n 1 momentin 1 kohta, 15 a §:n otsikko sekä 1 ja 3 momentti, 17 §:n 2 ja 4 momentti, 25 §:n 2 momentti sekä 3 momentin 2 kohta, 25 a ja 35 a §, 35 b §:n 3 ja 4 momentti, 36 b §:n 2–4 momentti, 152 §:n 1 ja 2 momentti, 193 a §:n otsikko sekä 1 ja 2 momentti, 227 §:n 1 momentin 1 kohta, 246 §:n 5 momentti, 246 a §:n 1 ja 2 momentti, 262 a §:n 1 momentti ja 265 §:n 1 momentin 1 kohta,

sellaisina kuin ne ovat, 6 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 6 a §:n 3–5 momentti, 15 a §:n otsikko sekä 1 ja 3 momentti, 25 a ja 35 a §, 35 b §:n 3 ja 4 momentti, 36 b §:n 2–4 momentti, 152 §:n 1 ja 2 momentti, 193 a §:n otsikko sekä 1 ja 2 momentti, 246 a §:n 1 ja 2 momentti ja 265 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 299/2021, 6 §:n 3 momentin ruotsinkielinen sanamuoto ja 246 §:n 5 momentti laissa 371/2019, 8 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 175/2025, 17 §:n 2 momentti ja 262 a §:n 1 momentti laissa 60/2022, 17 §:n 4 momentti laissa 495/2023, 25 §:n 2 momentti osaksi laeissa 984/2018 ja 299/2021, 25 §:n 3 momentin 2 kohta laissa 925/2024 ja 227 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 150/2025, sekä

lisätään lakiin uusi 268 a ja 268 b § seuraavasti:

6 §

Taksiliikenneluvan myöntäminen

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että lupaa hakevan luonnollisen henkilön vakituinen asuinpaikka ja tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka on Suomessa tai lupaa hakevan oikeushenkilön tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka on Suomessa. Lisäksi luvanhakijan nimeämän liikenteestä vastaavan henkilön tulee täyttää 1 momentin 1 kohdassa säädetty edellytykset ja henkilön tulee olla 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen. Lisäksi lupaa hakevan oikeushenkilön toimitusjohtajan, hallituksen puheenjohtajan, hallituksen ainoan varsinaisen jäsenen ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava mainitussa pykälässä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia.

6 a §

Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe

Koulutuksen jälkeen suoritettavaan yrittäjäkokeeseen tulee sisältyä kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Yrittäjäkokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilö on osallistunut yrittäjäkoulutukseen.

Yrittäjäkokeen järjestämisestä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta ja arvosteluperusteista.

8 §

Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta johdu, liikenteestä vastaavan henkilön tai luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta arvioitaessa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon, onko:

1) hänet kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta, petos- tai maksuvälinerikoksia, seksuaalirikoksia, henkeen tai terveyteen kohdistuvia rikoksia, ihmiskauppaa, huumausainerikoksia, tai laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisesta tai hänen tai hänen käyttämän kuljettajan tekemänä mainitun artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa tarkoitettujen säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen;

15 a §

Taksamittari ja taksimatkasta kerättävät tiedot

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävää taksamittaria, ja että taksamittari kerää jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa seuraavat tiedot:

- 1) yrittäjän yksilöintitiedot;
 - 2) ajoneuvon yksilöintitiedot;
 - 3) ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot;
 - 4) matkan ajankohta, pituus ja ajallinen kesto;
 - 5) matkan hinta- ja maksutapatiedot.
-

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset taksamittarista ja sillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä.

17 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Lisäksi taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa taksi-, henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on liikenneasioiden rekisterissä merkitty luvanhaltijan tai palveluntarjoajan yksinomaiseen hallintaan ja liitetty luvanhaltijan voimassa olevalle liikenneluvalle. Liikenne- ja viestintävirasto voi poistaa liikenneluvalle liitetyn ajoneuvon liikenneluvalta, jos ajoneuvon ja liikenneluvan liitännän edellytykset eivät enää täyty.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske 3 §:n mukaisiin henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa

korvaavaa ajoneuvoa eikä kuljetuksia sellaisella automaattisella ajojärjestelmällä varustetulla ajoneuvolla, jota käytetään liikenteessä Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvolain 116 tai 116 a §:n nojalla myöntämän koenumerotodistuksen perusteella. Mitä 2 momentissa säädetään, ei koske 4 §:ssä tarkoitettussa taksiliikenteessä lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

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

2) joka enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annetun lääkärinlausunnon perusteella täyttää ajokorttilain (386/2011) 18 §:ssä säädetty ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset

3) joka on suorittanut 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen ja enintään vuotta ennen taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämistä mainitussa pykälässä tarkoitetun taksinkuljettajan kokeen hyväksytysti.

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

2) rikoslain:

a) 21 luvun 5, 6 a, 6 c tai 7–15 §:ssä tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen;

b) 25 luvun 1, 2, 4, 4 a tai 6–8 §:ssä tarkoitettuun vapauteen kohdistuvaan rikokseen;

c) 28 luvun 1–9, 11 tai 12 §:ssä tarkoitettuun omaisuusrikokseen;

d) 29 luvun 1 tai 2 §:ssä tarkoitettuun veropetokseen tai törkeään veropetokseen;

e) 31 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun ryöstöön;

f) 32 luvun 1–10 §:ssä tarkoitettuun kätkemis- tai rahanpesurikokseen;

g) 36 luvun 1 tai 2 §:ssä tarkoitettuun petokseen tai törkeään petokseen;

h) 37 luvun 8 tai 9 §:ssä tarkoitettuun maksuvälinepetokseen tai törkeään maksuvälinepetokseen, 11 §:ssä tarkoitettuun maksuvälinepetoksen valmisteluun, 12 tai 13 §:ssä tarkoitettuun maksuvälinerikokseen tai törkeään maksuvälinerikokseen;

i) 41 luvun 1 tai 3 §:ssä tarkoitettuun ampuma-aserikokseen tai törkeään ampuma-aserikokseen, 2 §:ssä tarkoitettuun ampuma-aseen käsittelyyn vakavan rikoksen tekemistä varten, 5 §:ssä tarkoitettuun vaarallisia esineitä koskevien säännösten rikkomiseen, 6 §:ssä tarkoitettuun vaarallisen esineen hallussapitoon tai 7 §:ssä tarkoitettuun toisen vakavaan vahingoittamiseen soveltuvan esineen tai aineen hallussapitoon liittyvään rikokseen;

25 a §

Taksinkuljettajan koulutus ja koe

Taksinkuljettajan koulutuksen tulee sisältää opetusta:

1) matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta;

2) eri matkustajaryhmien erityistarpeista;

3) taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista;

- 4) kuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista;
5) kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.

Taksinkuljettajan koulutuksen kesto on vähintään 21 tuntia.

Taksinkuljettajan kokeessa on oltava kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Kokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilö on suorittanut taksinkuljettajan koulutuksen.

Taksinkuljettajan pätevyysvaatimuksen täyttää myös hakija, jolla on ammattipätevyyden tunnustamisesta annetussa laissa (1384/2015) tarkoitettu päätös muodollista pätevyyttä osoittavien asiakirjojen tuottamasta vastaavasta muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai ETA-valtiossa suoritetusta kelpoisuudesta. Päätöksen tekee Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta ja arvosteluperusteista.

35 a §

Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi

Edellä 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen, 26 a §:ssä tarkoitetun erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

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

- 1) joka täyttää 36 a §:ssä tarkoitetut opetukselliset ja ammatilliset edellytykset;
- 2) jota ei ole asetettu konkurssiin;
- 3) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;
- 4) jolla on Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma;
- 5) jonka tässä pykälässä tarkoitettua hyväksyntää ei ole peruutettu 242 §:n 2 momentin 2 tai 4 kohdan nojalla viimeisen kuluneen vuoden aikana.

35 b §

Taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen

Koulutusohjelmasta on käytävä ilmi opettavien aihealueiden käsittely ja koulutusohjelmaan sisältyvien käytännön harjoitusten mitoitus osallistujamäärän mukaan sekä vastaavat tiedot harjoitusten käytännön järjestelyistä.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa hakemuksesta koulutusohjelman koulutuksen järjestäjän hyväksynnän ja koulutusohjelman uusimisen yhteydessä. Vahvistettu koulutusohjelma on voimassa enintään viisi vuotta. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta vahvistaa myös pelkän koulutusohjelman. Koulutusohjelman vahvistamista voi hakea muukin kuin hyväksytty koulutuksen järjestäjä tai hyväksyntää hakeva.

36 b §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuudet

Koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle:

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

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

Hyväksytyt koulutuksen järjestäjän on pidettävä luetteloa opettajista ja koulutuksesta vastaavista henkilöistä ja säilytettävä tiedot järjestetyistä koulutuksista, koulutuksen järjestämistavoista, koulutuksiin osallistuneista opettajista ja koulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan. Säilytysajan päätyttyä koulutuksen suorittajia koskevat henkilötiedot on hävitettävä.

152 §

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

Henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava kuluttajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. Ennalta tilaamattomissa tai muuttuvahintaisissa kyydeissä myös kuljettajan on pyynnöstä ilmoitettava hintatiedot kuluttajalle kirjallisesti tai suullisesti ennen matkan alkamista. Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla, eivätkä ne saa muuttua matkan aikana. Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa ennen matkan alkamista.

Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määrittämisessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Lisäksi matkasta voidaan periä erillinen lähtömaksu ja muita lisämaksuja, jotka ovat etukäteen matkustajan tiedossa. Hinnan määrittämisessä käytettävät hinnan määräytymisen perusteet eivät saa muuttua taksimatkan aikana. Vastuu taksamittarin käyttämisestä on kuljettajalla.

193 a §

Taksiliikenteen koulutuksia ja koulutuksen järjestäjien toimintaa valvova viranomainen

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

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään valtuuttamalla ulkopuolisella asiantuntijalla on oikeus päästä seuraamaan opetusta ja saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Hyväksynnän saaneiden koulutuksen järjestäjien on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa

asianmukaisesti. Tarkastuksia ei saa tehdä pysyväisluontoiseen asumiseen käytettävässä tilassa. Tarkastuksessa on noudatettava hallintolain 39 §:ää.

227 §

Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä

Jokaisella on oikeus saada yksittäisluovutuksena seuraavat tiedot:

1) yritys- ja yhteisötunnuksen, ajoneuvon yksilöivän rekisteritunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen, ajoneuvon yksilöivän rekisteritunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta;

246 §

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen ja poliisin antama varoitus

Taksinkuljettajan ajolupa on luovutettava poliisille, kun ajolupa peruutetaan. Määrääjäksi 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 25 §:n mukaisesti. Mainitun pykälän 3 ja 4 momentissa tarkoitetuista teoista otetaan huomioon ne, jotka ovat tulleet poliisin tietoon ajoluvan peruuttamisen jälkeen.

246 a §

Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koesuorituksessa todettu vilppi

Jos 25 a §:ssä tarkoitettuun taksinkuljettajan kokeeseen tai 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkokeeseen osallistuvan henkilön havaitaan kokeen aikana syyllistyvän vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen henkilölle, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

32 luku

Rangaistussäännökset

262 a §

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti

Taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole 17 §:ssä tarkoitettulla tavalla rekisteröinyt ammattimaisessa liikenteessä käytettävää moottorikäyttöistä ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, on tuomittava *liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä* sakkoon.

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) harjoittaa 6 a, 25 a, 26 a, 31, 34 tai 37 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman 35, 35 a tai 37 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta* sakkoon.

268 a §

Hintatietojen ilmoittamista ja taksamittarin käyttöä koskevat rikkomukset

Luvanhaltijalle voidaan määrätä 200 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta, mitä 152 § 1 ja 3 momentissa tai 152 § 3 momentin nojalla annetuissa määräyksissä säädetään hintatietojen ilmoittamisesta.

Kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta, mitä 152 §:n 2 momentissa säädetään taksamittarin käyttämisestä.

Luvanhaltijalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 15 a §:ää taksamittarin käyttämisestä.

268 b §

Liikennevirhemaksun määrääminen ja täytäntöönpano

Tässä laissa säädetyn liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja muutoksenhausta säädetään tieliikennelaissa (729/2018). Liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain 15 a §:n 1 ja 3 momentti, 227 §:n 1 momentin 1 kohta ja 268 a §:n 3 momentti tulevat kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä helmikuuta 2027 ja 35 a § ja 265 §:n 1 momentin 1 kohta 1 päivänä syyskuuta 2034.

Sen estämättä, mitä tämän lain 17 §:n 2 momentissa säädetään, taksiliikenneluvanhaltijoiden tulee täyttää mainituissa momentissa säädetyt vaatimukset ajoneuvon rekisteröinnistä ja liittämisestä liikenneluvalle viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2027.

Sen estämättä, mitä tämän lain 25 §:n 2 momentin 3 kohdassa säädetään, taksinkuljettajan ajolupa voidaan myöntää henkilölle ilman taksinkuljettajankoulutuksen käymistä tämän lain tultua voimaan sinä aikana, kun taksinkuljettajan koulutusta ei ole vielä tarjolla, kuitenkin enintään 31 päivään lokakuuta 2026.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan tämän lain 25 tai 26 §:n nojalla jätettyyn taksinkuljettajan ajolupahakemukseen tai taksinkuljettajan ajoluvan uusimista koskevaan hakemukseen ja hakemukseen kohdistuvaan oikaisuvaatimukseen ja muutoksenhakuun sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olleen 152 §:n 2 momentin nojalla annettu Liikenne- ja viestintäviraston määräys on voimassa 31 päivään tammikuuta 2027.

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan väliaikaisesti liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 26 §:n 2 momentti, 35 a § ja 265 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 299/2021, sekä
lisätään väliaikaisesti lakiin uusi 26 b § seuraavasti:

26 §

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

Ajolupa voidaan uusida Liikenne- ja viestintävirastoon tehtävästä hakemuksesta. Ajoluvan uusimista saa hakea aikaisintaan kuusi kuukautta ennen ajoluvan voimassaoloajan päättymistä. Ajoluvan uusimiseen sovelletaan, mitä 25 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdassa sekä 3 ja 4 momentissa säädetään ajoluvan myöntämisestä ja 26 b §:ssä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta. Jos luvan uusimista hakeva on luvan voimassaoloaikana syylistynyt 25 §:n 3 momentissa tarkoitettuun tekoon, lupa voidaan kuitenkin uusida, jos uusimatta jättämistä voidaan pitää teosta jo langetetut rangaistukset tai hallinnolliset seuraamukset huomioon ottaen kohtuuttomana.

26 b §

Taksinkuljettajan täydennyskoulutus

Taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi kuljettajan on suoritettava täydennyskoulutus. Koulutuksen tulee sisältää opetusta 25 a §:n 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Taksinkuljettajan tulee käydä täydennyskoulutus vain yhden kerran ajoluvan uusimiseksi. Täydennyskoulutusta ei kuitenkaan vaadita, jos henkilö on käynyt 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen.

Täydennyskoulutuksen kesto on vähintään 7 tuntia. Koulutusorganisaatio myöntää koulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sisällöstä ja toteutuksesta.

35 a §

Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi

Edellä 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen, 26 a §:ssä tarkoitetun erityisryhmien kuljettajakoulutuksen, 26 b §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

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

- 1) joka täyttää 36 a §:ssä tarkoitetut opetukselliset ja ammatilliset edellytykset;
- 2) jota ei ole asetettu konkurssiin;

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

4) jolla on Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma;

5) jonka tässä pykälässä tarkoitettua hyväksyntää ei ole peruutettu 242 §:n 2 momentin 2 tai 4 kohdan nojalla viimeisen kuluneen vuoden aikana.

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) harjoittaa 6 a, 25 a, 26 a, 26 b, 31, 34 tai 37 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman 35, 35 a tai 37 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ja on voimassa 31 päivään elokuuta 2034.

Sen estämättä, mitä tämän lain 26 §:n 2 momentissa ja 26 b §:ssä säädetään täydennyskoulutuksesta ja ajoluvan uusimisesta, taksinkuljettajan ajolupa voidaan uusita ilman täydennyskoulutuksen käymistä tämän lain tultua voimaan sinä aikana, kun täydennyskoulutusta ei ole vielä tarjolla, kuitenkin enintään 31 päivään lokakuuta 2026.

3.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (82/2021) 99 ja 101 § sekä 195 §:n 7 momentti, sellaisena kuin niistä on 195 §:n 7 momentti laissa 458/2025, sekä

lisätään 13 §:ään, sellaisena kun se on osaksi laissa 493/2023, uusi 7 momentti, jolloin nykyinen 7 ja 8 momentti siirtyvät 8 ja 9 momentiksi, lakiin uusi 153 a § sekä 195 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 493/2023, 305/2025 ja 458/2025, uusi 7 momentti, jolloin muutettu 7 momentti siirtyy 8 momentiksi, seuraavasti:

13 §

Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

Taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa on oltava mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävä taksamittari.

99 §

Rekisterikilvet ja rekisteritunnus

Ensirekisteröitävää ajoneuvoa varten annetaan rekisterikilvet, joissa on ajoneuvon yksilöivä rekisteritunnus. Rekisterikilvet annetaan tarvittaessa myös sellaista ajoneuvoa varten, joka otetaan liikennekäyttöön. Rekisteritunnuksen ja rekisterikilpien on oltava selkeästi erottuvia.

Ajoneuvolle, jota käytetään taksiliikenteessä, annetaan muista rekisterikilvistä erottuvat rekisterikilvet (*taksikilvet*), jos liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentissa säädetty edellytykset täyttyvät, ja ajoneuvo ei ole käyttö- tai ajokiellossa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä rekisterikilpien antamisesta, rekisteritunnuksen sisällöstä ja kilpien väristä sekä rekisteritunnuksen määräytymisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä rekisteröinnissä käytettävistä lomakkeista sekä rekisterikilpien mitoista ja muista teknisistä ominaisuuksista.

101 §

Rekisterikilpien käyttö

Ajoneuvossa ei saa käyttää eikä siihen kiinnittää muita kuin siihen kuuluvia rekisterikilpiä tai siirtomerkkejä eikä muita sellaisia kilpiä taikka kirjain- tai numeroyhdistelmiä, jotka harhauttavasti muistuttavat rekisterikilpeä tai -tunnusta, siirtomerkkiä tai jonkin valtion kansallisuustunnusta.

Ajoneuvossa saa kuitenkin enintään kuukauden ajan käyttää muuta väliaikaista kilpeä, johon on merkitty ajoneuvon rekisteritunnus, jos rekisteröinnin suorittaja on tehnyt tästä merkinnän

rekisteriin uuden rekisterikilven tilaamisen yhteydessä. Liikenne- ja viestintävirasto voi pyynnöstä pidentää määräaikaa.

Jos ajoneuvoa käytetään taksiliikenteessä, ajoneuvossa on käytettävä taksikilpiä. Ilman taksikilpiä saa suorittaa yritys- tai edustusajoja, joissa taksikilven käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella. Sopimus tai sen jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa ja pyydettyä esitettävä se valvontaviranomaiselle.

Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä, jos siihen on kiinnitetty taksikilvet ja liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentin vaatimukset eivät täyty.

Rekisterikilven on oltava liikenteessä vaikeudetta luettavissa.

153 a §

Taksikilven edellytysten tarkastaminen katsastuksessa

Muuta katsastusta kuin rekisteröintikatsastusta tai sen jälkitarkastusta ei saa suorittaa loppuun, jos ajoneuvo on tämän lain 101 §:n 4 momentin mukaisessa käyttökiellossa.

Katsastuksen suorittaja on katsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, ettei rekisterissä ole merkintää katsastettavan ajoneuvon käyttökiellosta.

195 §

Liikennevirhemaksu

Taksiliikenteen luvanhaltijalle voidaan määrätä 3 000 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 13 §:n 7 momentissa säädetyn velvollisuuden käyttää taksamittaria.

Tässä laissa säädetyn liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja muutoksenhausta säädetään tieliikennelaissa. Liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa. Liikennevirhemaksu jätetään määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain 195 §:n 7 momentti tulee kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä helmikuuta 2027 ja 153 a § 1 päivänä heinäkuuta 2027.

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole tämän lain tultua voimaan ajoneuvoissaan mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, tulee täyttää tämän lain 13 §:n 7 momentissa säädetty vaatimus taksamittarin käytöstä viimeistään 1 päivänä helmikuuta 2027.

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole tämän lain tultua voimaan ajoneuvoissaan taksikilpiä, tulee täyttää tämän lain 101 §:n 3 momentissa säädetty vaatimus taksikilpien käytöstä viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2027.

4.

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 324/2017, seuraavasti:

6 §

Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan:

14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaisen henkilöliikenneluvan, tavaraliikenneluvan, taksiliikenneluvan ja taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksynnän myöntämistä ja peruuttamista;

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

5.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 23 kohta, sellaisena kuin se on laissa 416/2025, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään seuraavien rangaistusluonteisten hallinnollisten seuraamusten täytäntöönpanosta:

23) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 ja 268 a §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

Helsingissä 26.2.2026

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 429/2025,

muutetaan 6 §:n 3 momentti, 6 a §:n 3–5 momentti, 8 §:n 1 momentin 1 kohta, 15 a §:n otsikko sekä 1 ja 3 momentti, 17 §:n 2 ja 4 momentti, 25 §:n 2 momentti sekä 3 momentin 2 kohta, 25 a ja 35 a §, 35 b §:n 3 ja 4 momentti, 36 b §:n 2–4 momentti, 152 §:n 1 ja 2 momentti, 193 a §:n otsikko sekä 1 ja 2 momentti, 227 §:n 1 momentin 1 kohta, 246 §:n 5 momentti, 246 a §:n 1 ja 2 momentti, 262 a §:n 1 momentti ja 265 §:n 1 momentin 1 kohta,

sellaisina kuin ne ovat, 6 §:n 3 momentin suomenkielinen sanamuoto, 6 a §:n 3–5 momentti, 15 a §:n otsikko sekä 1 ja 3 momentti, 25 a ja 35 a §, 35 b §:n 3 ja 4 momentti, 36 b §:n 2–4 momentti, 152 §:n 1 ja 2 momentti, 193 a §:n otsikko sekä 1 ja 2 momentti, 246 a §:n 1 ja 2 momentti ja 265 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 299/2021, 6 §:n 3 momentin ruotsinkielinen sanamuoto ja 246 §:n 5 momentti laissa 371/2019, 8 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 175/2025, 17 §:n 2 momentti ja 262 a §:n 1 momentti laissa 60/2022, 17 §:n 4 momentti laissa 495/2023, 25 §:n 2 momentti osaksi laeissa 984/2018 ja 299/2021, 25 §:n 3 momentin 2 kohta laissa 925/2024, 227 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 150/2025, sekä

lisätään lakiin uusi 268 a ja 268 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

6 §

Taksiliikenneluvan myöntäminen

Taksiliikenneluvan myöntäminen

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

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että *lupaa hakevan luonnollisen henkilön vakituinen asuinpaikka ja tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka on Suomessa tai lupaa hakevan oikeushenkilön tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka on Suomessa. Lisäksi luvanhakijan nimeämän liikenteestä vastaavan henkilön tulee täyttää 1 momentin 1 kohdassa säädetyt edellytykset ja henkilön tulee olla* 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen. *Lisäksi lupaa hakevan oikeushenkilön toimitusjohtajan, hallituksen puheenjohtajan, hallituksen ainoan varsinaisen jäsenen ja vastuunalaisten*

yhtiömiesten on oltava *mainitussa pykälässä* tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia.

6 a §

6 a §

*Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe**Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe*

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

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

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

Koulutuksen jälkeen suoritettavaan yrittäjäkokeeseen tulee sisältyä kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Yrittäjäkokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilö on osallistunut yrittäjäkoulutukseen.

Yrittäjäkokeen järjestämisestä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta ja arvosteluperusteista.

8 §

8 §

*Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä**Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä*

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta johdu, liikenteestä vastaavan henkilön tai luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta arvioitaessa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon, onko:

1) hänet kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta, ihmiskauppaa, huumausainerikoksia, tai laittoman maahantulon järjestämistä koskevien

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta johdu, liikenteestä vastaavan henkilön tai luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta arvioitaessa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon, onko:

1) hänet kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta, *petos- tai maksuvälinerikoksia, seksuaalirikoksia, henkeen tai terveyteen kohdistuvia rikoksia,* ihmiskauppaa,

säännösten rikkomisesta *taikka* hänen tai hänen käyttämän kuljettajan tekemänä *EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6* artiklan 1 kohdan b alakohdassa *mainittujen* säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen;

huumausainerikoksia, tai laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisesta *tai* hänen tai hänen käyttämän kuljettajan tekemänä *mainitun* artiklan 1 kohdan *kolmannen alakohdan b* alakohdassa *tarkoitettujen* säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen;

15 a §

Taksimatkasta kerättävät tiedot

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa ja huolehtii siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään taksamittaria, *joka täyttää mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset, tai muuta laitetta tai järjestelmää, joka luotettavasti* kerää jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa seuraavat tiedot:

- 1) yrittäjän yksilöintitiedot;
- 2) ajoneuvon yksilöintitiedot;
- 3) ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot;
- 4) matkan ajankohta, pituus ja ajallinen kesto;
- 5) matkan hinta- ja maksutapatiedot

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset *1 momentissa* tarkoitetusta muusta laitteesta ja järjestelmästä sekä niillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä.

17 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Lisäksi henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen

15 a §

Taksamittari ja taksimatkasta kerättävät tiedot

Henkilöliikennettä tarjoava luvanhaltija vastaa siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytetään mittauslaitelain (707/2011) vaatimukset täyttävää taksamittaria, ja että taksamittari kerää jokaisesta taksimatkasta sähköisessä muodossa seuraavat tiedot:

- 1) yrittäjän yksilöintitiedot;
- 2) ajoneuvon yksilöintitiedot;
- 3) ajon suorittaneen kuljettajan yksilöintitiedot;
- 4) matkan ajankohta, pituus ja ajallinen kesto;
- 5) matkan hinta- ja maksutapatiedot.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset taksamittarista ja sillä kerättyjen tietojen säilyttämisestä.

17 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Lisäksi *taksi*-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa *taksi*-, henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on

yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin.

liikenneasioiden rekisterissä merkitty luvanhaltijan tai palveluntarjoajan yksinomaiseen hallintaan ja liitetty luvanhaltijan voimassa olevalle liikenneluvulle. Liikenne- ja viestintävirasto voi poistaa liikenneluvulle liitetyn ajoneuvon liikenneluvulta, jos ajoneuvon ja liikenneluvan liittännän edellytykset eivät enää täyty.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa eikä kuljetuksia sellaisella automaattisella ajojärjestelmällä varustetulla ajoneuvolla, jota käytetään liikenteessä Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvolain 116 ja 116 a §:n nojalla myöntämän koenumerotodistuksen perusteella.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske 3 §:n mukaisiin henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa eikä kuljetuksia sellaisella automaattisella ajojärjestelmällä varustetulla ajoneuvolla, jota käytetään liikenteessä Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvolain 116 tai 116 a §:n nojalla myöntämän koenumerotodistuksen perusteella. Mitä 2 momentissa säädetään, ei koske 4 §:ssä tarkoitetussa taksiliikenteessä lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

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

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

25 §

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta taksinkuljettajan ajoluvan henkilölle:

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

2) joka enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annetun lääkärinlausunnon perusteella täyttää ajokorttilain (386/2011) 18 §:ssä säädetty ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset;

3) joka on suorittanut 25 a §:ssä tarkoitettun taksinkuljettajan kokeen. (9.4.2021/299)

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

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

3) joka on suorittanut 25 a §:ssä tarkoitettun taksinkuljettajan koulutuksen ja enintään vuotta ennen taksinkuljettajan ajolupahakemuksen jättämistä mainitussa pykälässä tarkoitettun taksinkuljettajan kokeen hyväksytysti.

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

2) rikoslain
 a) 21 luvun 5, 6 a, 6 c tai 7–15 §:ssä tarkoitettuun henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen;
 b) 25 luvun 1, 2, 4, 4 a tai 6–8 §:ssä tarkoitettuun vapauteen kohdistuvaan rikokseen;
 c) 28 luvun 1–9, 11 tai 12 §:ssä tarkoitettuun omaisuusrikokseen;
 d) 29 luvun 1 tai 2 §:ssä tarkoitettuun veropetokseen tai törkeään veropetokseen;
 e) 31 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun ryöstöön;
 f) 32 luvun 1–10 §:ssä tarkoitettuun kätkemis- tai rahanpesurikokseen;
 g) 36 luvun 1 tai 2 §:ssä tarkoitettuun petokseen tai törkeään petokseen;
 h) 37 luvun 8 tai 9 §:ssä tarkoitettuun maksuvälinepetokseen tai törkeään maksuvälinepetokseen, 11 §:ssä tarkoitettuun maksuvälinepetoksen valmisteluun, 12 tai 13 §:ssä tarkoitettuun maksuvälinerikokseen tai törkeään maksuvälinerikokseen;
 i) 41 luvun 1 tai 3 §:ssä tarkoitettuun ampuma-aserikokseen tai törkeään ampuma-aserikokseen, 2 §:ssä tarkoitettuun ampuma-aseen käsittelyyn vakavan rikoksen tekemistä varten, 5 §:ssä tarkoitettuun vaarallisia esineitä koskevien säännösten rikkomiseen, 6 §:ssä tarkoitettuun vaarallisen esineen hallussapitoon tai 7 §:ssä tarkoitettuun toisen vakavaan vahingoittamiseen soveltuvan esineen tai aineen hallussapitoon liittyvään rikokseen;

25 a §

Taksinkuljettajan koe

Taksinkuljettajan kokeen hyväksytty suorittaminen osoittaa, että kokelaalla on taksinkuljettajan tehtävässä tarvittavat tiedot, taidot ja osaaminen. Kokeessa on oltava kysymyksiä matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kokeen järjestämisestä ja kokeen valvonnasta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta.

35 a §

Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutuksen järjestäjäksi

Edellä 26 a §:ssä tarkoitetun erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä 6 a §:ssä

25 a §

Taksinkuljettajan koulutus ja koe

Taksinkuljettajan koulutuksen tulee sisältää opetusta

- 1) matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta;*
- 2) eri matkustajaryhmien erityistarpeista;*
- 3) taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista;*
- 4) kuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista;*
- 5) kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.*

Taksinkuljettajan koulutuksen kesto on vähintään 21 tuntia.

Taksinkuljettajan kokeessa on oltava kysymyksiä kaikista 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Kokeeseen osallistuminen edellyttää, että henkilö on suorittanut taksinkuljettajan koulutuksen.

Taksinkuljettajan pätevyysvaatimuksen täyttää myös hakija, jolla on ammattipätevyuden tunnustamisesta annetussa laissa 1384/2015 tarkoitettu päätös muodollista pätevyyttä osoittavien asiakirjojen tuottamasta vastaavasta muussa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai ETA-valtiossa suoritetusta kelpoisuudesta. Päätöksen tekee Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan koulutuksen ja kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta ja arvosteluperusteista.

35 a §

Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi

Edellä 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen, 26 a §:ssä

tarkoitettuna yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

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

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

tarkoitettuna erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitettuna yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

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

- 1) joka täyttää 36 a §:ssä tarkoitettut opetukselliset ja ammatilliset edellytykset;
- 2) jota ei ole asetettu konkurssiin;
- 3) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;
- 4) jolla on Liikenne- ja viestintäviraston vahvistama koulutusohjelma;
- 5) jonka tässä pykälässä tarkoitettua hyväksyntää ei ole peruutettu 242 §:n 2 momentin 2 tai 4 kohdan nojalla viimeisen kuluneen vuoden aikana.

35 b §

Taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen

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

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa hakemuksesta koulutusohjelman koulutuksen järjestäjän hyväksynnän ja koulutusohjelman uusimisen yhteydessä. Vahvistettu koulutusohjelma on voimassa enintään viisi vuotta. Liikenne- ja viestintävirasto voi eri hakemuksesta vahvistaa koulutusohjelman

35 b §

Taksiliikenteen koulutuksen järjestäjän hyväksynnän hakeminen ja koulutusohjelman vahvistaminen

Koulutusohjelmasta on käytävä ilmi opettavien aihealueiden käsittely ja koulutusohjelmaan sisältyvien käytännön harjoitusten mitoitus osallistujamäärän mukaan sekä vastaavat tiedot harjoitusten käytännön järjestelyistä.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa hakemuksesta koulutusohjelman koulutuksen järjestäjän hyväksynnän ja koulutusohjelman uusimisen yhteydessä. Vahvistettu koulutusohjelma on voimassa enintään viisi vuotta. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta vahvistaa myös pelkän

ainoastaan 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkoulutukseen tai 26 a §:ssä tarkoitettuun erityisryhmien kuljettajakoulutukseen. Koulutusohjelman vahvistamista voi hakea muukin kuin hyväksytty koulutuksen järjestäjä tai hyväksyntää hakeva.

koulutusohjelman. Koulutusohjelman vahvistamista voi hakea muukin kuin hyväksytty koulutuksen järjestäjä tai hyväksyntää hakeva.

36 b §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuudet

Koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle:

- 1) käytettävä koulutusohjelma sekä koulutusten ja yrittäjäkokeiden järjestämisen ajankohta ja paikka;
- 2) tiedot koulutuksen ja yrittäjäkokeen suorittaneista ja annetun opetuksen määrästä.

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

Hyväksytyn koulutuksen järjestäjän on pidettävä luetteloa opettajista ja koulutuksesta vastaavista henkilöistä ja säilytettävä tiedot järjestetyistä koulutuksista, koulutuksiin osallistuneista opettajista ja koulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan. Säilytysajan päätyttyä koulutuksen suorittajia koskevat henkilötiedot on hävitettävä.

36 b §

Taksiliikenteen hyväksytyn koulutuksen järjestäjän velvollisuudet

Koulutusorganisaation on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle:

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

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

Hyväksytyn koulutuksen järjestäjän on pidettävä luetteloa opettajista ja koulutuksesta vastaavista henkilöistä ja säilytettävä tiedot järjestetyistä koulutuksista, koulutuksen järjestämistavoista, koulutuksiin osallistuneista opettajista ja koulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan. Säilytysajan päätyttyä koulutuksen suorittajia koskevat henkilötiedot on hävitettävä.

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

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

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

193 a §

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksia sekä yrittäjäkoulutuksia järjestävien koulutusorganisaatioiden toimintaa valvova viranomainen

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu

Henkilöliikennettä tarjoavan luvanhaltijan sekä välityspalvelun tarjoajan on annettava kuluttajalle ennen taksimatkan alkamista tai tilauksen vahvistamista tieto matkan kokonaishinnasta veroineen tai, jos täsmällistä hintaa ei voida ilmoittaa etukäteen, hinnan määräytymisen perusteet veroineen. *Ennalta tilaamattomissa tai muuttuvahintaisissa kyydeissä myös kuljettajan on pyynnöstä ilmoitettava hintatiedot kuluttajalle kirjallisesti tai suullisesti ennen matkan alkamista.* Kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja kuluttajan kannalta helposti ymmärrettävällä tavalla, *eivätkä ne saa muuttua matkan aikana.* Hintatiedot on esitettävä siten, että ne ovat helposti kuluttajan havaittavissa ennen matkan alkamista.

Jos kuluttajille tarjottavasta taksimatkasta ei ole sovittu kiinteää hintaa, on matkan hinnan perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan, ja hinnan määrittämisessä on käytettävä mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria. Lisäksi matkasta voidaan periä erillinen lähtömaksu ja muita lisämaksuja, jotka ovat etukäteen matkustajan tiedossa. Hinnan määrittämisessä käytettävät hinnan määräytymisen perusteet eivät saa muuttua taksimatkan aikana. *Vastuu taksamittarin käyttämisestä on kuljettajalla.*

193 a §

Taksiliikenteen koulutuksia ja koulutuksen järjestäjien toimintaa valvova viranomainen

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

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

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

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

227 §

Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä

Jokaisella on oikeus saada yksittäisluovutuksena seuraavat tiedot:

1) yritys- ja yhteisötunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja

227 §

Tietojen luovuttaminen yksittäisluovutuksena liikenneasioiden rekisteristä

Jokaisella on oikeus saada yksittäisluovutuksena seuraavat tiedot:

1) yritys- ja yhteisötunnuksen, ajoneuvon yksilöivän rekisteritunnuksen, yrityksen nimen tai lupatunnuksen perusteella tiedot

yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta;

toiminnanharjoittajaluvan haltijan nimestä ja yhteystiedoista, lupatunnuksesta, luvan voimassaoloajasta ja vastuuhenkilön nimestä taikka, jos toiminnanharjoittaja on luonnollinen henkilö, etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen, *ajoneuvon yksilöivän rekisteritunnuksen* tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot toiminnanharjoittajan nimestä, työyhteystiedoista, lupatunnuksesta ja luvan voimassaoloajasta;

246 §

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen ja poliisin antama varoitus

Taksinkuljettajan ajolupa on luovutettava poliisille, kun ajolupa peruutetaan. Määrääjäksi 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 25 §:n mukaisesti. Mainitun pykälän 3 ja 4 momentissa tarkoitetuista teoista otetaan huomioon ne, jotka ovat tulleet *lupaviranomaisen* tietoon ajoluvan peruuttamisen jälkeen.

246 a §

Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koetsuorituksessa todettu vilppi

Jos 25 a §:ssä tarkoitettuun taksinkuljettajan kokeeseen tai 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkokeeseen osallistuvan henkilön havaitaan kokeen aikana syyllistyvän vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koetsuoritus. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai tekemättä

246 §

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen ja poliisin antama varoitus

Taksinkuljettajan ajolupa on luovutettava poliisille, kun ajolupa peruutetaan. Määrääjäksi 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 25 §:n mukaisesti. Mainitun pykälän 3 ja 4 momentissa tarkoitetuista teoista otetaan huomioon ne, jotka ovat tulleet *poliisin* tietoon ajoluvan peruuttamisen jälkeen.

246 a §

Taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koetsuorituksessa todettu vilppi

Jos 25 a §:ssä tarkoitettuun taksinkuljettajan kokeeseen tai 6 a §:ssä tarkoitettuun yrittäjäkokeeseen osallistuvan henkilön havaitaan kokeen aikana syyllistyvän vilpilliseksi katsottavaan toimintaan, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koetsuoritus. *Koetsuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan*

jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua *taksinkuljettajan* kokeeseen henkilölle, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

koesuorituksen jälkeen. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai tekemättä jättäminen, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen henkilölle, jonka todetaan syyllistyneen vilpilliseksi katsottavaan toimintaan koetilaisuudessa. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

32 luku

Rangaistussäännökset

262 a §

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti

Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole 17 §:ssä tarkoitettulla tavalla rekisteröinyt ammattimaisessa liikenteessä käytettävää moottorikäyttöistä ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, on tuomittava liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

32 luku

Rangaistussäännökset

262 a§

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti

Taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole 17 §:ssä tarkoitettulla tavalla rekisteröinyt ammattimaisessa liikenteessä käytettävää moottorikäyttöistä ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, on tuomittava liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1) harjoittaa 6 a, 26 a, 31, 34 tai 37 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman 35, 35 a tai 37 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää,

1) harjoittaa 6 a, 25 a, 26 a, 31, 34 tai 37 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman 35, 35 a tai 37 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta sakkoon.

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta sakkoon.

268 §

268 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja ja luvanvaraisen liikenteen tietoja koskevat rikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja ja luvanvaraisen liikenteen tietoja koskevat rikkomukset

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja muutoksenhausta säädetään tieliikennelaissa (729/2018). Tämän lain nojalla maksettavaksi määrätyn liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

(poistetaan)

(uusi)

268 a §

Hintatietojen ilmoittamista ja taksamittarin käyttöä koskevat rikkomukset

Luvanhaltijalle voidaan määrätä 200 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta, mitä 152 § 1 ja 3 momentissa tai 152 § 3 momentin nojalla annetuissa määräyksissä säädetään hintatietojen ilmoittamisesta.

Kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta, mitä 152 §:n 2 momentissa säädetään taksamittarin käyttämisestä.

Luvanhaltijalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta, 15 a §:ää taksamittarin käyttämisestä.

(uusi)

268 b §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*Liikenne- ja viestintäviraston määräys on
voimassa 31 päivään tammikuuta 2027.*

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan väliaikaisesti liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 26 §:n 2 momentti, 35 a § ja 265 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 299/2021, sekä lisätään väliaikaisesti lakiin uusi 26 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

26 §

26 §

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

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

Ajolupa voidaan uusida Liikenne- ja viestintävirastoon tehtävästä hakemuksesta. Ajoluvan uusimista saa hakea aikaisintaan kuusi kuukautta ennen ajoluvan voimassaoloajan päättymistä. Ajoluvan uusimiseen sovelletaan, mitä 25 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdassa sekä 3 ja 4 momentissa säädetään ajoluvan myöntämisestä ja 26 b §:ssä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksesta. Jos luvan uusimista hakeva on luvan voimassaoloaikana syylistynyt 25 §:n 3 momentissa tarkoitettuun tekoon, lupa voidaan kuitenkin uusida, jos uusimatta jättämistä voidaan pitää teosta jo langetetut rangaistukset tai hallinnolliset seuraamukset huomioon ottaen kohtuuttomana.

(lisätään väliaikaisesti)

26 b §

Taksinkuljettajan täydennyskoulutus

Taksinkuljettajan ajoluvan uusimiseksi kuljettajan on suoritettava täydennyskoulutus. Koulutuksen tulee sisältää opetusta 25 a §:n 1 momentissa tarkoitetuista asiakokonaisuuksista. Taksinkuljettajan tulee käydä täydennyskoulutus vain yhden kerran ajoluvan uusimiseksi. Täydennyskoulutusta ei

kuitenkaan vaadita, jos henkilö on käynyt 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen.

Täydennyskoulutuksen kesto on vähintään 7 tuntia. Koulutusorganisaatio myöntää koulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sisällöstä ja toteutuksesta.

35 a §

Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutuksen järjestäjäksi

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

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

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

35 a §

Koulutusorganisaation hyväksyntä taksiliikenteen koulutuksen järjestäjäksi

Edellä 25 a §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan koulutuksen, 26 a §:ssä tarkoitetun erityisryhmien kuljettajakoulutuksen, 26 b §:ssä tarkoitetun taksinkuljettajan täydennyskoulutuksen sekä 6 a §:ssä tarkoitetun yrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

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

- 1) joka täyttää 36 a §:ssä tarkoitetut opetukselliset ja ammatilliset edellytykset;
- 2) jota ei ole asetettu konkurssiin;

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

5) jonka tässä pykälässä tarkoitettua hyväksyntää ei ole peruutettu 242 §:n 2 momentin 2 tai 4 kohdan nojalla viimeisen kuluneen vuoden aikana.

265 §

265 §

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) harjoittaa 6 a, 26 a, 31, 34 tai 37 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman 35, 35 a tai 37 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää,

— — — — —
on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta sakkoon.

Luvaton liikenteen koulutustoiminta

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) harjoittaa 6 a, 25 a, 26 a, 26 b, 31, 34 tai 37 §:ssä tarkoitettua koulutus- tai koetoimintaa ilman 35, 35 a tai 37 §:ssä tarkoitettua hyväksyntää,

— — — — —
on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta liikenteen koulutustoiminnasta sakkoon.

— — — — —
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 ja on voimassa 31 päivään elokuuta 2034.

Sen estämättä, mitä tämän lain 26 §:n 2 momentissa ja 26 b §:ssä säädetään täydennyskoulutuksesta ja ajoluvan uusimisesta, taksinkuljettajan ajolupa voidaan uusida ilman täydennyskoulutuksen käymistä tämän lain tultua voimaan sinä aikana, kun täydennyskoulutusta ei ole vielä tarjolla, kuitenkin enintään 31 päivään lokakuuta 2026.

3.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (82/2021) 99 ja 101 § sekä 195 §:n 7 momentti, sellaisena kuin niistä on 195 §:n 7 momentti laissa 458/2025, sekä

lisätään 13 §:ään, sellaisena kun se on osaksi laissa 493/2023, uusi 7 momentti, jolloin nykyinen 7 ja 8 momentti siirtyvät 8 ja 9 momentiksi, lakiin uusi 153 a § sekä 195 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 493/2023, 305/2025 ja 458/2025, uusi 7 momentti, jolloin muutettu 7 momentti siirtyy 8 momentiksi, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

13 §

13 §

*Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja
varustee*

*Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja
varusteet*

(uusi)

*Taksiliikenteessä käytettävässä
ajoneuvossa on oltava mittauslaitelain
(707/2011) vaatimukset täyttävä taksamittari.*

99 §

99 §

Rekisterikilvet ja rekisteritunnus

Rekisterikilvet ja rekisteritunnus

Ensirekisteröitävää ajoneuvoa varten annetaan rekisterikilvet, joissa on ajoneuvon yksilöivä rekisteritunnus. Rekisterikilvet annetaan tarvittaessa myös sellaista ajoneuvoa varten, joka otetaan liikennekäyttöön. Rekisteritunnuksen ja rekisterikilpien on oltava selkeästi erottuvia.

Ensirekisteröitävää ajoneuvoa varten annetaan rekisterikilvet, joissa on ajoneuvon yksilöivä rekisteritunnus. Rekisterikilvet annetaan tarvittaessa myös sellaista ajoneuvoa varten, joka otetaan liikennekäyttöön. Rekisteritunnuksen ja rekisterikilpien on oltava selkeästi erottuvia.

Ajoneuvolle, jota käytetään taksiliikenteessä, annetaan muista rekisterikilvistä erottuvat rekisterikilvet (taksikilvet), jos liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyt edellytykset täyttyvät, ja ajoneuvo ei ole käyttö- tai ajokiellossa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin rekisterikilpien antamisesta,

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä rekisterikilpien

rekisteritunnuksen sisällöstä ja kilpien väristä sekä rekisteritunnuksen määräytymisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa *tarkemmat määräykset* rekisteröinnissä käytettävistä lomakkeista sekä rekisterikilpien mitoista ja muista teknisistä ominaisuuksista.

101 §

Rekisterikilpien käyttö

Ajoneuvossa ei saa käyttää eikä siihen kiinnittää muita kuin siihen *kuuluvat* rekisterikilvet tai *siirtomerkit* eikä muita sellaisia kilpiä taikka kirjain- tai numeroyhdistelmiä, jotka harhauttavasti muistuttavat rekisterikilpeä tai -tunnusta, siirtomerkkiä tai jonkin valtion kansallisuustunnusta.

Ajoneuvossa saa kuitenkin enintään kuukauden ajan käyttää muuta väliaikaista kilpeä, johon on merkitty ajoneuvon rekisteritunnus, jos rekisteröinnin suorittaja on tehnyt tästä merkinnän rekisteriin uuden rekisterikilven tilaamisen yhteydessä. Liikenne- ja viestintävirasto voi pyynnöstä pidentää määräaikaa.

Rekisterikilven on oltava liikenteessä vaikeudetta luettavissa.

(uusi)

antamisesta, rekisteritunnuksen sisällöstä ja kilpien väristä sekä rekisteritunnuksen määräytymisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa *tarkempia määräyksiä* rekisteröinnissä käytettävistä lomakkeista sekä rekisterikilpien mitoista ja muista teknisistä ominaisuuksista.

101 §

Rekisterikilpien käyttö

Ajoneuvossa ei saa käyttää eikä siihen kiinnittää muita kuin siihen *kuuluvia* rekisterikilpiä tai *siirtomerkkejä* eikä muita sellaisia kilpiä taikka kirjain- tai numeroyhdistelmiä, jotka harhauttavasti muistuttavat rekisterikilpeä tai -tunnusta, siirtomerkkiä tai jonkin valtion kansallisuustunnusta.

Ajoneuvossa saa kuitenkin enintään kuukauden ajan käyttää muuta väliaikaista kilpeä, johon on merkitty ajoneuvon rekisteritunnus, jos rekisteröinnin suorittaja on tehnyt tästä merkinnän rekisteriin uuden rekisterikilven tilaamisen yhteydessä. Liikenne- ja viestintävirasto voi pyynnöstä pidentää määräaikaa.

Jos ajoneuvoa käytetään taksiliikenteessä, ajoneuvossa on käytettävä taksikilpiä. Ilman taksikilpiä saa suorittaa yritys- tai edustusajaja, joissa taksikilven käyttövelvollisuudesta poikkeamisesta on sovittu etukäteen sopimuksella. Sopimus tai sen jäljennös tulee olla mukana ajoneuvossa ja pyydettyäessä esitettävä se valvontaviranomaiselle.

Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä, jos siihen on kiinnitetty taksikilvet ja liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentin vaatimukset eivät täyty.

Rekisterikilven on oltava liikenteessä vaikeudetta luettavissa.

153 a §

*Taksikilven edellytysten tarkastaminen
katsastuksessa*

Muuta katsastusta kuin rekisteröintikatsastusta tai sen jälkitarkastusta ei saa suorittaa loppuun, jos ajoneuvo on tämän lain 101 §:n 4 momentin mukaisessa käyttökiellossa.

Katsastuksen suorittaja on katsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, ettei rekisterissä ole merkintää katsastettavan ajoneuvon käyttökiellosta.

195 §

Liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa. Liikennevirhemaksu jätetään määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

195 §

Liikennevirhemaksu

Taksiliikenteen luvanhaltijalle voidaan määrätä 3 000 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 13 §:n 7 momentissa säädetyn velvollisuuden käyttää taksamittaria.

Tässä laissa säädetyn liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja muutoksenhausta säädetään tieliikennelaissa. Liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa. Liikennevirhemaksu jätetään määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain 195 §:n 7 momentti tulee kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä helmikuuta 2027 ja 153 a § 1 päivänä heinäkuuta 2027.

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole tämän lain tultua voimaan ajoneuvoissaan mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria, tulee täyttää tämän lain 13 §:n 7 momentissa säädetty vaatimus

Voimassa oleva laki

Ehdotus

taksamittarin käytöstä viimeistään 1 päivänä helmikuuta 2027.

Niiden taksiliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole tämän lain tultua voimaan ajoneuvoissaan taksikilpiä, tulee täyttää tämän lain 101 §:n 3 momentissa säädetty vaatimus taksikilpien käytöstä viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2027.

4.

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 324/2017, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan:

14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaisen henkilöliikenneluvan, tavaraliikenneluvan ja taksiliikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista;

6 §

Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan:

14) liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaisen henkilöliikenneluvan, tavaraliikenneluvan, taksiliikenneluvan ja taksiliikenteen koulutusorganisaatioiden hyväksynnän myöntämistä ja peruuttamista;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 23 kohta,
sellaisena kuin se on laissa 416/2025, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään seuraavien
rangaistusluonteisten hallinnollisten
seuraamusten täytäntöönpanosta:

Tässä laissa säädetään seuraavien
rangaistusluonteisten hallinnollisten
seuraamusten täytäntöönpanosta:

23) liikenteen palveluista annetun lain
(320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu
liikennevirhemaksu;

23) liikenteen palveluista annetun lain
(320/2017) 268 ja 268 a §:ssä tarkoitettu
liikennevirhemaksu;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .