

Hallituksen esitys Eduskunnalle taksiliikennelaiksi sekä luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

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

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

Taksiluvan saamisen edellytyksiä muutettaisiin. Luvan hakijan ja haltijan hyvämaineisuudelle ja ammattitaidolle asetettaisiin entistä tiukemmat vaatimukset ja hakijaa koskevia muita vaatimuksia täsmennettäisiin. Lääninhallitukset seuraisivat taksinkysynnän ja tarjonnan muutoksia ja määräisivät kysyntää kuvaavien muuttujien perusteella taksien kuntakohtaiset enimmäismäärät. Taksiluvan peruuttamista koskevia säännöksiä täsmennettäisiin. Ennen luvan peruuttamista luvanhaltijalle voitaisiin antaa varoitus.

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

Taksiliikenteen kuluttajahinnoista päätettäisiin asetuksella. Käyttöön otettaisiin kolme hintaluokkaa. Lakiin otettaisiin säännökset hintojen vahvistamismenettelystä, hintaluokkien määrittelystä, hintojen rakenteesta sekä luvanhaltijan ja kuluttajan oikeudesta valita haluamansa hintaluokka.

Taksiluvan haltijan ajovelvollisuutta täsmennettäisiin ja maaseudun taksit saisivat oikeuden sopia hiljaisen ajan päivystysvuoroista. Taksien tilausvälityskeskus saisi oikeuden vahvistaa ajovuorojärjestyksen. Välityskeskukseen kuuluvilla takseilla olisi velvollisuus noudattaa vahvistettua ajovuorojärjystä, mutta myös vapaavuorolla olisi oikeus ajaa.

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

Ehdotetut lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007.

Sisällys

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Lainsäädäntö

Taksiliikenteen harjoittamisesta säädetään luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetussa laissa (343/1991), jäljempänä *henkilöliikennelaki*. Henkilöliikennelakia muutettiin vuonna 1994 (662/1994) keskeisiltä osin ja sen jälkeen siihen on tehty useita pieniä muutoksia. Lakia täydentävät säännökset sisältyvät luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettuun asetukseen (666/1994), jäljempänä *henkilöliikenneasetus*, sekä liikenneministeriön päätökseen tavarankuljetuksesta takseissa (95/1997). Ylimmistä sallituista taksitaksoista on säädetty liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa taksitaksasta (407/2003) ja liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa taksien reittitaksasta (396/2002).

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

Luvanvaraista henkilöliikennettä saa harjoittaa joukkoliikenneluvan, linjaliikenneluvan, taksiluvan ja sairaankuljetusluvan nojalla. Taksilupa oikeuttaa harjoittamaan tilausliikennettä ja ostoliikennettä yhdellä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Tilausliikenteellä tarkoitetaan henkilöliikennettä, jota harjoitetaan vain tilauksesta tilaajan määräämällä tavalla sekä muuta luvanvaraista henkilöliikennettä, joka ei ole linjaliikennettä eikä ostoliikennettä. Ostoliikenteellä tarkoitetaan henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka hoitaminen perustuu kunnan tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn palveluiden ostamista koskevaan sopimukseen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Liikenne- ja viestintäministeriö voi tarvittaessa vahvistaa taksitaksan.

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

Käytäntö

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

Lääninhallitukset käsittelevät samaa liikennetarvetta koskevat hakemukset yhteiskäsittelyssä. Hakija esittää käytettävissään olevat selvitykset liikennetarpeesta hakemuksessaan. Lääninhallituksella

on kuitenkin päävastuu asian selvittämisestä. Se hyödyntää käsittelyssä tilastoja ja muita tietoja taksien tarjonnasta ja kysynnästä sekä niiden muutoksiin vaikuttavista seikoista. Hakemuksista hankitaan lausunnot yleensä poliisilta, kunnilta ja Suomen Taksiliiton paikallisjärjestöiltä. Ratkaisu perustuu kokonaisuarkintaan.

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

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

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

Kaikilla suuremmilla paikkakunnilla on käytössä tilausvälitysjärjestelmä, jonka toiminta on järjestetty henkilöliikennelaisissa edellytyksillä tavalla. Kilpailevia tilausvälityskeskuksia ei ole syntynyt.

Liikennelupien peruuttaminen on harvinaista. Yleensä lupa peruutetaan ensin määräajaksi. Jos peruuttamisen perusteita ilmenee toistuvasti, lupa voidaan peruuttaa kokonaan. Yleisimpiä peruuttamisen syitä ovat rikokseen syyllistyminen ja maksukyvyttömyys.

2.2 Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö

Yleistä

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

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

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

Ruotsi

Ruotsi lopetti taksiliikenteen sääntelyn vuonna 1990. Silloin luovuttiin tarveharkinnan soveltamisesta, taksojen sääntelystä, velvollisuudesta liittyä tilausvälityskeskukseen ja muusta liikenteen har-

joittamista rajoittavasta sääntelystä. Muutoksen toteuduttua ilmeni erilaisia ongelmia, jotka johtuivat pääosin täytäntöönpanon ja valvonnan puutteista. Hinnat nousivat noin 20 prosentilla, mutta nousuun vaikutti merkittävästi samaan aikaan käyttöön otettu 25 prosentin arvonlisävero. Ongelmien ratkaisemiseksi sääntelyä tiukennettiin myöhemmin luvanhaltijaa, kuljettajaa, ajoneuvoa, hinnoittelua ja asiakkaan tiedonsaantia koskevin vaatimuksin.

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

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

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

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

Tuoreimmat selvitykset

Ruotsin hallituksen tilauksesta on vuoden 2004 lopussa valmistunut tutkimus taloudellisesta rikollisuudesta taksielinkeinon piirissä (Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen, Stockholm, SOU 2004:102) ja vuoden 2005 alussa toinen, liberalisoituja toimialoja koskeva tutkimus (Liberalisering, regler och marknader, Stockholm, SOU 2005:4).

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

Tutkimuksessa on ehdotettu seuraavia keinoja taloudellisen rikollisuuden estämiseksi:

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

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

Tutkimuksen mukaan maassa harjoitetaan laajasti luvatonta taksiliikennettä. Poliisilta kerättyjen tietojen mukaan koko maassa lähes 1000 henkilön epäillään harjoittavan liikennettä ilman liikennelupaa. Luvattoman liikenteen yhteydessä on toisinaan ilmennyt vakavia rikoksia, kuten ryöstöjä ja raiskauksia. Poliisin tietojen mukaan tällaisia rikoksia on havaittu noin 60 tapauksessa. Korkeimman oikeuden päätöksen mukaan rikoksen tunnusmerkistö edellyttää useita kuljetuksia korvausta vastaan ilman lupaa. Tästä johtuen poliisin työ epäiltyjen kiinnisaamiseksi vaatii paljon aikaa ja resursseja.

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

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

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

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

Tutkimuksen mukaan aikaisempi sääntely sai aikaan sen, että toimialan palkat nousivat tasolle joka osoittautui kestävämmäksi kilpailluilla markkinoilla. Palkkoihin kohdistuneita paineita on lisännyt toimialalla ilmennyt laiton toiminta.

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

Tutkimuksessa yhdytään edellä mainitun taksielinkeinon ongelmia selvittäneen tutkimuksen ehdotuksiin.

Norja

Norjassa paikallinen viranomaislainen päättää tietyille alueille myönnettävistä luvista arvioitun tarpeen perusteella. Jos hakijoita on enemmän kuin myönnettäviä lupia, etusijajärjestys määräytyy yleensä työkokemuksen perusteella. Liikenteenharjoittajalla saa olla vain yksi tavanomainen taksilupa. Varalupajärjestelmä takaa kuitenkin sen, että tiettyjen olosuhteiden vallitessa liikenteenharjoittajalla on mahdollisuus saada toinenkin lupa. Valvonnan mahdollistamiseksi liikennelupa vaaditaan myös yksittäiseen korvausta vastaan tapahtuvaan kuljetukseen, jota edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen julkisella paikalla.

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

Kaikki taksit kuuluvat tilauskeskukseen, ja vain muutama luvanhaltija vuodessa saa vaihtaa tilauskeskusta. Jokaisella tilauskeskuksella on omat kunnanhallituksen vahvistamat säännöksensä.

Ennen vuotta 2003 Norjassa ei sovellettu ammatillista pätevyyttä koskevia vaatimuksia. Vuonna 2002 hyväksytyn lain mukaan kurssi ja kirjallinen koe ovat pakollisia. Hakijalta edellytetään 9000 euron pääomaa autoa kohden, hyvää mainetta ja ammatillista pätevyyttä. Hakijalta edellytetään myös oikeutta toimia taksinkuljettajana. Taksinkuljettajalta edellytetään hyvää mainetta, hyvää terveydentilaa ja paikallistuntemusta.

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

Alankomaat

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

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

Kuljettajan on pidettävä ammattiajolupansa matkustajien nähtävillä. Työaikoja koskevia säännöksiä sovelletaan myös omistajakuljettajiin. Kaikista ajoista on tehtävä kirjallinen raportti, josta ilmenee muun muassa kuljettaja nimi, ajoaika sekä lähtö- ja tulopaikka. Liikenteenharjoittajan ei tarvitse olla taksinkuljettaja.

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

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

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

Iso-Britannia

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

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

Tavallisten taksien hintasääntely vaihtelee maan eri osissa. Vuokra-autot on vapautettu hintasääntelystä koko maassa. Lontoossa takseilla on kiinteät hinnat. Taksiliikenteen harjoittamiseen verrattuna tilauskeskuksia koskeva sääntely on kevyttä, mutta siihen on suunnitteilla tiukennuksia lähinnä laadun takaamiseksi.

Irlanti

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

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

Irlannissa lupien myynti oli sallittu ja se oli yleistä ennen toteutettuja muutoksia. Lupien myyntihinnat nousivat aina 100 000 euroon mutta alalle pääsyn vapauttaminen vei luvilta niiden kaupp-arvon yhdessä yössä. Ennen muutosta eräät tutkijat olivat suositelleet vaiheittaista etenemistä sään-

telyn purkamisessa siten, että ensin olisi kielletty lupien myynti. Ehdotettiin jopa kymmenen vuoden siirtymäaika. Ongelmana varsinkin Dublinissa oli kysyntään nähden liian pieni lupien määrä. Toimiala vastusti sääntelyn keventämistä ja lupien lisäämistä. Liikenneministeriö päätti vuoden 2000 tammikuussa lisätä lupien määrää 3200:lla koko maassa siten, että luvat olisi annettu alalla jo toimiville. Korkein oikeus kuitenkin kumosi päätöksen saman vuoden lokakuussa sen vuoksi, että ministeriö oli ylittänyt toimivaltansa. Sen jälkeen heti marraskuussa päätettiin luopua kaikista määrällisistä rajoituksista toteuttamatta muita muutoksia. Tämän seurauksena on ollut se, että monet lupansa aiemmin ostaneista taksiautoilijoista joutuivat taloudellisiin vaikeuksiin.

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

Itävalta

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

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

Sveitsi

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

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

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

Unkari

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

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

Muut Euroopan maat

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

Euroopan unioni

Euroopan unionilla ei ole nyt esillä olevia kysymyksiä koskevaa yhteisölainsäädäntöä. Euroopan yhteisöjen komissio antoi kuitenkin 13.1.2004 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi palveluista sisämarkkinoilla. Ehdotukseen sisältyy yleisiä määräyksiä, joita ei kuitenkaan sovellettaisi taksiliikenteeseen. (Lupajärjestelmän tulisi olla objektiivisesti perusteltavissa yleisen edun mukaisin pakottavin perustein. Lisäksi edellytettäisiin, että tavoiteltua päämäärää ei voida saavuttaa vähemmän rajoittavilla toimenpiteillä, esimerkiksi jälkikäteen tapahtuvalla valvonnalla.

Ehdotuksen mukaan olisi kiellettyä soveltaa tapauskohtaista testiä, jossa luvan myöntämisen ehdoksi asetetaan markkinakysynnän osoittaminen. Niin ikään kilpailevien toimijoiden suora ja epäsuora vaikutusvalta lupien myöntämisessä olisi kielletty.

Kiellettyjen menettelyjen lisäksi olisi joukko arvioitavia vaatimuksia, joiden tulisi olla syrjimättömiä, välttämättömiä ja oikeasuhtaisia. Tällaisia arvioitavia vaatimuksia olisivat muun muassa kieltä pitää useita toimipaikkoja ja pakolliset enimmäistaksat.)

USA

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

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

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

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

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

Australia

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

Victoriassa liikenteenharjoittajilla tulee olla liikennelupa jokaiseen käyttämäänsä ajoneuvoon. Luvat myönnetään tarveharkinnan perusteella. Myönnettävien lupien määrä päätetään etukäteen perustuen lisääntyvien taksipalveluiden yleiseen kysyntään. Lupa voidaan myöntää nuhteettomalle ja vakavaraiselle henkilölle. Taksilupa on toistaiseksi voimassa ja lupien myynti on pääasiallisesti sallittu.

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

Uusi Seelanti

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

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

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

Luvanhaltijan tulee kuulua taksioorganisaatioon, joka tarjoaa ympärivuorokautiset tilausvälityspalvelut ja kirjaa asiakkaiden reklamaatiot. Tällaisen organisaation perustamiseen tarvitaan hyväksyntä. Organisaatioiden merkitys alan itsesääntelylle on tärkeä, sillä niillä on oikeus periä huomattavia maksuja uusilta yrittäjiltä. Vaikka maksujen periminen synnyttää markkinoille pääsyn esteitä, se

antaa yrityksille mahdollisuuden toimia tunnetun laatumerkin alla, mikä auttaa myös kuluttajaa taksien valinnassa. Taksista ei säädetä kansallisella tasolla, vaan taksiorganisaatiot voivat määrittellä yhtenäisesti sovellettavat hinnat. Enimmäishinnat tulee rekisteröidä ja kalibroida taksimittariin. Hintojen on oltava autossa nähtävillä. Taksimittari ja –kyltti ovat pakolliset.

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

2.3 Nykytilan arviointi

Yleistä

Taksiliikenteen luvanvaraisuudella on pitkät perinteet. Tarveharkintainen lupa on aikoinaan otettu käyttöön nykyiseen verrattuna hyvin erilaisessa yhteiskunnallisessa tilanteessa. Kilpailu ja markkinaehtoiset toimintatavat ovat yleistyneet varsinkin sen jälkeen kun Suomi liittyy Euroopan Unioniin. Elinkeinovapauden periaate on korostunut sen jälkeen, kun siitä vuonna 1995 tuli uusi perusoikeus.

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

Taksien määrä suhteessa asukasluukuun on suurin maaseutumaisissa kunnissa. Seuraavana tulevat pääkaupunkiseutu, taajaan asutut kunnat ja kaupunkimaiset kunnat pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Paikkakuntakohtaiset vaihtelut ovat erittäin suuria. Esimerkiksi Etelä-Suomen läänissä eniten takseja asukasluukuun nähden oli vuonna 2003 Uukuniemellä, jossa taksitiheys oli 5,67 autoa/1000 asukasta, ja vähiten Hollolassa, jossa taksitiheys oli 0,82 autoa/1000 asukasta.

Taksien määrä ja taksitiheys (takssia/ 1000 asukasta) vuosien 2000 ja 2003 lopussa tilastollisen kuntaryhmittelyn mukaan:

		Pää- kaupunki- seutu	Kaupunki- mais kunnat	Taajaan asutut kunnat	Maaseutu- mais kunnat	Koko maa
Taksien määrä	2000	2137	2957	1476	3008	9578
	2003	2225	3065	1449	2810	9549
Taksitiheys	2000	2,24	1,33	1,68	2,73	1,86
	2003	2,28	1,36	1,63	2,62	1,84

Taksin tärkeimmät asiakkaat voidaan jakaa kolmeen ryhmään: kotitalouksiin, kuntiin ja elinkeinoelämään. Kotitalouksien osuus taksinkäytöstä on yli 40 prosenttia, kuntien yli 30 prosenttia ja elinkeinoelämän 20 prosentin luokkaa. Kysynnän ajalliset vaihtelut ovat tyypillisiä taksitoiminnalle.

Vaihtelut on osittain erilaisia eri kuntaryhmissä. Myös asiakaskunnan koostumus on osittain erilainen maaseudulla ja kaupungeissa.

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

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

Kysyntä on erilaista myös vuorokauden eri aikoina, mutta kovin suuria eroavuuksia kaupunkien ja maaseudun välillä ei ole. Arkisin sekä kaupungeissa että maaseudulla kysyntä on runsaimmillaan päiväsaikaan, joskin kaupungeissa runsas kysyntä jatkuu illalla pitempään. Kaupungeissa vilkkaimman kysynnän aika on viikonloppuisin yöaikaan, jolloin maaseudullakin kysyntä lisääntyy vaikkakaan ei kovin voimakkaasti.

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

Taksi toimialana on tyytyväinen nykyiseen taksiliikenteen järjestämis- ja toimintatapaan. Sen sijaan alalle aikovien kannalta luvan saamisen epävarmuus ja pitkät harjoitteluaajat ovat kielteisiä piirteitä. Hallinnon näkökulmasta nykyinen lupajärjestelmä on verrattain työllistävä ja hallinnollisesti raskas verrattuna muihin liikenteen lupajärjestelmiin. Silti lupien myöntäminen ja muu siihen liittyvä toiminta ei lääninhallituksissa vaadi kuin noin 14 henkilön työpanoksen. Alan itsesäättelyn voidaan nähdä säästävän julkisia resursseja, mutta tällaisella toiminnalla voi olla myös kielteisiä vaikutuksia.

Epäkohdat ja niiden syyt

Taksiliikenteen harjoittamista koskevan sääntelyn keskeisenä ongelmana on, etteivät henkilöliikennelaki ja sitä täydentävät asetukset vastaa perustuslain asettamia vaatimuksia. Monin kohdin ongelmat liittyvät siihen, ettei sääntely täytä perustuslain 80 §:ssä asetettuja vaatimuksia asianmukaisesti sääntelyn tasosta. Tätä merkittävämpiä ovat kuitenkin perusoikeuksien toteutumiseen liittyvät ongelmat. Suurin osa niistä liittyy perustuslain 18 §:ssä säädettyyn elinkeinovapauteen, mutta joitakin lainkohtia on arvioitava myös 6 §:ssä säädetyn yhdenvertaisuuden, 13 §:ssä säädetyn yhdistymisvapauden, 15 §:ssä säädetyn omaisuudensuojan ja 21 §:ssä säädetyn oikeusturvan kannalta. Nämä ongelmat liittyvät erityisesti perusoikeuksien rajoittamisen hyväksyttävyyteen ja oikeasuhtaisuuteen sekä monin kohdin säännösten täsmällisyyteen ja tarkkarajaisuuteen.

Henkilöliikennelain 5 §:ssä säädettyä lupavaatimusta on tarkasteltava elinkeinovapauden kannalta. Lupavaatimus on hyvin tiukka ja siitä lain 6 §:ssä säädetty, henkilöautolla harjoitettavaa liikennettä koskevat poikkeukset ovat verrattain vähämerkityksiset. Näistä seikoista ja osittain myös lain 6 a §:ssä säädetyn lupavalikoiman vaihtoehtojen puutteesta johtuu, että muun elinkeinotoiminnan yhteydessä harjoitettuun henkilökuljetukseen ei ole olemassa sopivaa lupaa. Muuta elinkeinoa harjoitettava ei yleensä voi saada myöskään taksilupaa, koska esteeksi tulevat tarveharkinta ja vaatimus kuljettajakokemuksesta. Ankara lupavaatimus voi estää myös satunnaisen naapuriavun, jos kuljetuksesta peritään korvausta, vaikka se kattaisi vain osan polttoainekustannuksista. Tältä osin ongelma liittyy myös muuhun kuin elinkeinovapauteen, lähinnä kansalaisten yleiseen toimintavapauteen. Säännöstä ei kuitenkaan pystytä tältä osin juuri valvomaan, joten se on tehoton.

Tarveharkinnasta luovuttiin linja-autoliikenteessä vuonna 1994 siten, että luvan tilaus- ja ostoliikenteen harjoittamiseen saa jokainen, joka täyttää henkilöä koskevat edellytykset. Tarveharkinnan soveltamista jatkettiin edelleen taksiliikenteessä, mikä johti myös siihen, että osa uusista linja-autoliikenteen harjoittajista ryhtyi kilpailemaan taksien kanssa harjoittaen liikennettä pienellä linja-autolla. Usein tällä tavoin toimivat olivat taksiluvan haltijoita, jotka olisivat halunneet laajentaa toimintaansa mutta eivät voineet saada toista taksilupaa lupien myöntämisessä noudatettavan mies- ja auto -periaatteen takia. Syntyi työnjako-ongelmia, joita on sittemmin pyritty ratkaisemaan lainsäädännöllisin ja hallinnollisin toimin.

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

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

Hyvän maineen vaatimus on samansisältöinen kuin linja-autoliikenteessä, jonka osalta säännös perustuu ammattiinpääsydirektiiviin. Maineen arvioinnissa ei oteta huomioon sakkorangaistuksia, jotka saattavat olla paheksuttavia teon luonteen takia tai sen vuoksi, että taksitoimialalla luvanhaltija pääsääntöisesti toimii kuljettajana. Tällaisia voivat olla eräät rikokset viranomaisia, yleistä järjestystä, terveyttä, yksityisyyttä, rauhaa ja kunniaa vastaan sekä eräät varallisuus- ja seksuaalirikokset. Tältä osin laissa on sisällöllinen puute.

[Vaadittu ammattitaito on osoitettava suorittamalla hyväksytysti yrittäjäkurssi liikenne- ja viestintäministeriön hyväksymässä oppilaitoksessa. Lisäksi edellytetään käytännön kokemusta taksinkuljettajana. Laissa ei ole säädetty oppilaitoksen hyväksymismenettelystä eikä liioin siitä, millaisin edellytyksin oppilaitos on hyväksyttävä. Laki on tässä suhteessa epätäsmällinen ja puutteellinen. Myöskään käytännön kokemuksen määrästä ei säädetä.] (Tämä on tarkoitus muuttaa tavarankuljetuslain yhteydessä)

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

Taksilupia myönnettäessä sovelletaan tarveharkintaa. Tarveharkinnan soveltaminen perustuu ajatukseen, että viranomaisen kysynnästä ja tarjonnasta käytettävissä olevan, muun muassa lausun-

noista hankitun tiedon perusteella arvioi luvan tarpeellisuuden niin hyvin, että markkinoilla saavutetaan kysynnän ja tarjonnan tasapainotila. Lupia myönnetään niin paljon, että taksintarve tulee tyydytetyksi ja toisaalta niin vähän, että kaikki tai ainakin lähes kaikki luvanhaltijat saavat ainakin kohtuullisen toimeentulon. Tavoitteen asettelussa on siten nähtävissä oikeusharkintaan viittaavia piirteitä. Käytännössä lupien määrään liittyvä harkinta on kuitenkin tarkoituksenmukaisuusharkintaa.

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

Lakia sovelletaan niin, että hakijalle ei juuri koskaan myönnetä enempää kuin yksi taksilupa. Tällaista soveltamiskäytäntöä on pidetty perusteltuna, koska on katsottu oikeudenmukaiseksi myöntää lupia niin monelle hakijalle kuin se tarveharkintaisessa järjestelmässä on mahdollista. Pien- ja perheyrietykset on katsottu soveliaimmaksi yritysmuodoksi taksiliikenteen palveluja tuottaessa. Tästä johtuen taksielinkeinon yrityskoko on hyvin yksipuolinen. Yrityskoon pienuudesta johtuen yrittäjien rooli työnantajina on verrattain kehittymätön. Pienyritysten mahdollisuudet omaehtoisesti kehittää toimintaansa ovat yleensä rajalliset.

Tarveharkinnan soveltaminen on johtanut siihen, että hakijoita varsinkin kaupunkimaisissa kunnissa on enemmän kuin arvioitu kysynnän ja tarjonnan tasapaino huomioon ottaen voidaan myöntää. Laissa ei ole oikeussääntöä siitä, miten hakijat asetetaan paremmuusjärjestykseen. Lakia on ruvettu soveltamaan niin, että kriteerinä käytetään kuljettajakokemuksen pituutta. Kriteerin soveltamiseen liittyy se epäkohta, että samat henkilöt hakevat lupaa useita kertoja voidakseen välttää tilanteen, jossa lupa myönnettäisiin vähemmän kokemusta omaavalle henkilölle. Suurimmista kaupungeista hakemuksia saattaa olla kerralla yli sata. Suuret hakemuskäärät hidastavat käsittelyä, minkä vuoksi uusia lupien myönnetään vain kerran vuodessa. Hakemusten käsittelyaika on yleensä lähellä vuotta ja voi jopa ylittää sen. Maaseudulta tulevien hakemusten käsittely on toisinaan hidastunut sen vuoksi, että hakemuksen käsittelyn jo edettyä ratkaisuvaiheeseen vireille tulee kilpaileva hakemus. Lääninhallitus normaalisti yhdistää tällaisten hakemusten käsittelyn, koska maaseudulla hakijat eivät yleensä saa uutta tilaisuutta luvan saamiseen pitkään aikaan. Hakemusten käsittelyä lääninhallituksissa hidastaa myös se, että valitukset viipyvät hallinto-oikeuksissa pitkään. Siten hakemuksia ei pystytä käsittelemään niin ripeästi kuin perustuslain 21 §:ssä säädetyn oikeusturvavaatimuksen noudattaminen edellyttäisi. Hidas käsittely voi myös heikentää taksin saatavuutta uutta lupaa koskevaa päätöstä odottaessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi tarvittaessa vahvistaa taksitaksan. Laissa ei ole määritelty ministeriön harkintavallan rajoja, menettelytapoja eikä sitä, millä perusteilla taksanvahvistuksen tarvetta on arvioitava. Siten säännös ei ole riittävän täsmällinen, vaikka siihen sisältyy perusoikeuskytkentä.

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

Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa taksitaksat Suomen Taksiliiton aloitteesta. Taksitaksojen kehitys on ylittänyt kuluttajahintaindeksin. Hintojen nousua hillitäkseen ministeriö on toisinaan

pyrkinyt vahvistamaan taksat kustannuskehitykseen perustuvia esityksiä alemmalle tasolle. Päätöksenteko on myös saattanut viivästyä niin, että luvanhaltijat ovat joutuneet odottamaan kustannusten nousun kompensointia. Siten on syntynyt riski, että kustannuskehityksen osittain huomiotta jättävä taksanvahvistus loukkaa perustuslain 15 §:ssä säädettyä omaisuudensuojaa.

Taksitaksa koostuu monista eri osatekijöistä. Taksaan sisältyy perusmaksun, ajomatkamaksun ja odotusmaksun lisäksi lisämaksuja, joita voivat olla ennakkotilausmaksu, avustamislisä, lentokenttä-lisä ja tavarankuljetuslisä. Taksa vaihtelee viikonpäivien, kellonaikojen ja matkustajamäärän perusteella. Ajettaessa ajomatkamaksu ja odotusmaksu vaihtelevat niin, että ajomatkamaksun sijasta peritään odotusmaksun suuruista korvausta, kun ajo liikenteen ruuhkautumisen tai muun vastaavan syyn takia on niin hidasta, että odotusmaksu tulee ajomatkamaksua korkeammaksi. Lisäksi asemapaikan ympärillä on 2,5 kilometrin vyöhyke, jossa hinnoittelu on erilaista kuin sen sisällä. Tästä monimutkaisuudesta aiheutuu matkustajille vaikeuksia arvioida matkan hintaa etukäteen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Oikeushenkilölle myönnetty taksilupa on peruutettava, jos yritys myydään ja myös yrityksen johtotehtävät siirtyvät toiselle henkilölle. Säännös on otettu vuonna 1994 lakiin, jotta tarveharkintaisilla luvilla ei voitaisi käydä kauppaa. Vastaava säännös oli vuosina 1991 –1994 asetuksessa. Taannehtivuuden estämiseksi on kuitenkin säädetty, että säännös ei koske ennen vuotta 1991 myönnettyjä lupia. Käytännössä lupien myymisen valvontaa ei ole pystytty järjestämään niin, että säännöksen tavoite olisi täysin saavutettu. Säännöstä on saatettu pyrkiä kiertämään tekemällä yhtiöiden omistusjärjestelyt monimutkaisiksi. Viranomaisilla ei myöskään ole mahdollisuuksia seurata, kuka tosiasiallisesti toimii yhtiön liikenteestä vastaavana henkilönä.

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

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Uudistuksen perimmäisenä tavoitteena on perusoikeuksien toteuttaminen taksiliikennettä harjoitettaessa. Erityisesti korostuu elinkeinovapaus ja sitä koskevien rajoitusten hyväksyttävyys, oikeasuhteisuus, täsmällisyys ja tarkkarajaisuus sekä se, että lailla säätämisen vaatimus toteutuu asianmukaisessa laajuudessa.

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

Taksipalvelujen verrattain hyvä laatu ja saatavuus ovat turvallisuuden jälkeen tulevia, mutta kuitenkin erittäin korkealle asetettavia vaatimuksia. Tavoitteena on sekä laadun että saatavuuden parantaminen nykytilanteeseen verrattuna. Tavoite koskee sekä kaupunkimaisia alueita että maaseutua ja kaikkia asiakasryhmiä. Tavoitteena on myös se, että taksia voidaan käyttää julkisen joukkoliikenteen osana nykyistä laajemmin. Tämä koskee harvaan asuttuja alueita, joissa henkilöauton paikkamäärä on kysynnän kannalta sopiva. Toisaalta myös kaupungeissa henkilöauton käyttö joukkoliikenteessä voi kasvaa kutsujoukkoliikenteen yleistyessä. Edelleen, tavoitteena on palvelujen monipuolistuminen ja yrittäjien erikoistuminen.

Hintakilpailu on taksialalla hyvin kehittymätöntä. Muutoksen yhtenä tavoitteena on hintakilpailun aikaansaaminen niin, että samalla voidaan turvata kuluttajien oikeudet.

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

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

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

Taksilupien määrän rajoittaminen on perusteltua taksipalvelujen saatavuuden varmistamiseksi. Saatavuus voitaisiin turvata myös siirtymäajan säännöksin ja soveltamalla määrällisiä rajoituksia siirtymäajan jälkeen vain silloin, kun ilmenee taksin saatavuutta vakavasti vaarantavaa taksien ylitarjontaa. Taksilupien määrän jatkuva rajoittaminen antaa kuitenkin paremmat takeet siitä, että saatavuus voidaan koko ajan turvata.

Taksipalvelujen hintojen sääntelyssä on harkittu vaihtoehtoa, jossa viranomainen vahvistaisi vain yhden enimmäistaksan nykyiseen tapaan. Ehdotettu kolmitasoinen hintarakenne luo kuitenkin paremmat edellytykset hintojen eriytymiselle ja hintakilpailulle. Kolmen hintaluokan vahvistaminen ei kuitenkaan johda liialliseen hintojen kirjavuuteen erityisesti sen vuoksi, että tilauskeskuksilla olisi oikeus valita hintaluokka. Taksiasemalta kyytiä otettaessa hintaluokka olisi luettavista auton ulkopuolelle kiinnitettävästä hintaluokkaa osoittavasta tarrasta.

Poliisi vahvistaa nykyisin ajovuorojärjestyksen. Tehtävä soveltuu kuitenkin huonosti poliisille, minkä vuoksi on harkittu muita vaihtoehtoja. Tehtävään liittyy julkisen vallan käyttöä. Lähemmin onkin tutkittu vaihtoehtoa, jossa sopivin viranomainen, lääninhallitus, vahvistaisi ajovuorojärjestyksen luvanhaltijoiden aloitteesta ja jossa pyrittäisiin etukäteen selvittämään, kuinka paljon kukin luvanhaltija haluaa ajaa. Vaihtoehto on kuitenkin osoittautunut liian byrokraattiseksi. Sen vuoksi on päädytty vaihtoehtoon, jossa ajovuorojärjestyksen vahvistaisi taksien tilausvälityskeskus. Luvanhaltijalla olisi oikeus suorittaa ajotehtäviä myös ajovuoron ulkopuolella. Vaihtoehto on menettelyllisesti varsin kevyt ja se voidaan toteuttaa, kunhan lakiin otetaan asianmukaiset säännökset hyvän hallinnon ja oikeusturvan varmistamiseksi. Tämä vaihtoehto ei rajoita luvanhaltijan ajo-oikeutta. Ne luvanhaltijat, jotka eivät kuulu tilauskeskukseen, määrittelisivät itse ajovuoronsa.

3.3 Keskeiset ehdotukset

Lainsäädännön selkeyden toteuttamiseksi ehdotetaan, että henkilöautolla harjoitettavasta ammattimaisesta liikenteestä säädettäisiin omassa laissa. Liikenne säilyisi luvanvaraisena ja sitä harjoitettaisiin taksiluvan nojalla. Linja-autolla ja sairausautolla harjoitettavan liikenteen kansallinen sääntely jäisi väliaikaisesti henkilöliikennelakiin, jota muutettaisiin nyt teknisluonteisesti poistamalla taksi-liikennettä koskevat maininnat. Jatkossa koko henkilöliikennelaki uudistettaisiin niin, että linja-autoliikenteen harjoittamisesta säädettäisiin omassa laissa ja sairaankuljetusta koskevat säännökset sisällytettäisiin yksityisestä terveydenhuollosta annettuun lakiin (152/1990) tai muuhun sopivaan lakiin.

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

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

Kuluttajansuojaan liittyviä parannuksia olisivat vaatimus hintaluokkaa koskevan merkinnästä, liikenteenhoitovelvollisuuden täsmentäminen, taksin saatavuutta koskeva kuluttajapalautteen seuranta sekä luvanhaltijan ja kuljettajan salassapitovelvollisuus.

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

Luvanvaraisuuden rajat

Kansalaisten turvallisuuden takaamiseksi ja laadukkaiden liikennepalvelujen turvaamiseksi ehdotetaan, että henkilöautolla harjoitettavan liikenteen luvanvaraisuus säilytettäisiin. Liikennelupa vaadittaisiin ammattimaiseen liikenteeseen. Ammattimaisen liikenteen käsite ymmärrettäisiin laajasti siten, että siihen sisältyisi varsinaisen elinkeinotoiminnan ohella myös muu ansiotarkoituksessa harjoitettu henkilöiden kuljetus. Myös sivutoiminen ja toisen elinkeinon yhteydessä harjoitettu henkilöiden kuljetus korvausta vastaan katsottaisiin liikennelupaa edellyttäväksi. Valvonnan mahdollistamiseksi liikennelupaa edellytettäisiin tietyissä olosuhteissa myös silloin, kun toiminta ei täytä ammattimaisuuden tunnusmerkkejä. Tällaiseksi lupaa edellyttäväksi toiminnaksi katsottaisiin myös yksittäinen henkilön tai henkilöiden kuljetus korvausta vastaan silloin, kun kuljetuksen suorittamista edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla.

Ammattimaisen liikenteen tunnusmerkit täyttävää toimintaa saisi edelleenkin ilman lupaa suorittaa tietyissä tilanteissa, joita olisivat kunnan järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteen kuuluva henkilöiden kuljetus kunnan tai kuntayhtymän hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuksen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan sekä konsernin henkilökuljetukset sen hallinnassa olevilla henkilöautoilla. Lisäksi ilman lupaa saisi suorittaa matkailu-, majoitus- ja turvapalveluihin liittyviä kuljetuksia elinkeinonharjoittajan henkilöautolla, jos kuljetuskustannusten osuus on enintään 30 prosenttia koko elinkeinotoiminnan suoranaisista kustannuksista. Myöskään museoajoneuvolla suoritettaviin kuljetuksiin ei vaadittaisi lupaa.

Taksiluvan myöntämisen edellytykset

Taksiluvan saamisen henkilöä koskevien edellytysten tutkiminen olisi oikeusharkintaa. Sen sijaan taksilupien määrästä päättämiseen sisältyisi myös tarkoituksenmukaisuusharkintaa.

Taksiluvan hakijan hyvämaineisuuden vaatimusta tiukennettaisiin niin, että merkitykselliset rikokset otettaisiin huomioon entistä pitemmältä ajalta. Aikaisempaa useammat tekotyypit voisivat vaikuttaa luvan saamiseen. Ammattitaidon osalta vaadittaisiin edelleen yrittäjäkurssin suorittamista. Lisäksi hakijalla tulisi olla työkokemusta taksinkuljettajana tai muussa palveluammattissa. Työkokemuksen hyväksyminen myös muusta palveluammattista on tärkeää erityisesti maaseudulla, koska siellä ei aina ole kuljettajakokemusta omaavia hakijoita. Hakijan tulisi olla kykenevä vastaamaan

taloudellisista velvoitteistaan. Tämän vaatimuksen katsottaisiin täyttyvän, jos hakija ei ole konkursissa eikä hänellä ole merkittäviä määriä ulosotossa. Luvan saamisen esteenä olisi aikaisemmasta poiketen myös se, että hakijalta on peruutettu liikennelupa viimeksi kuluneen vuoden aikana sillä perusteella, että liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä. Luvanhakijan sopivuutta ei enää arvioitaisi muulla tavoin, sillä vaatimus siitä, että hakijan tulee olla muutoinkin henkilönä sopiva harjoittamaan henkilöliikennettä, ei enää sisältyisi lakiin.

Lääninhallitus vahvistaisi vuosittain kuntakohtaiset taksien enimmäismäärät ottaen huomioon kysyntään vaikuttavat tekijät. Kysynnän määrää arvioitaisiin sellaisten muuttujien avulla, joiden on tutkimuksen mukaan katsottu parhaiten selittävän kysynnän määrää. Ansioituneeksi hakijaksi katsottaisiin sellainen henkilö, jolla on päätoimista työkokemusta taksinkuljettajana enemmän kuin kaksi vuotta.

Taksiluvan myöntämistä koskevien edellytysten avulla voidaan turvata laadukkaiden taksipalvelujen saatavuus. Erityisesti hakijaa koskevien vaatimusten avulla voidaan taata liikennepalveluja käyttävien asiakkaiden turvallisuus.

Taksipalvelujen hinnat

Taksipalvelujen hinnoista säädettäisiin edelleen asetuksella. Tämä on perusteltua kuluttajansuojan ja erityisesti niiden kuluttajien kannalta, joiden suojantarve on korostunut. Hintojen vahvistamisessa otettaisiin huomioon luvanhaltijoiden omaisuudensuojaan liittyvät vaatimukset. Muut kuin kuluttajahinnat olisivat taksanvahvistuksen ulkopuolella. Käyttöön otettaisiin kolme hintaluokkaa, jotka mahdollistaisivat hintojen eriytymistä. Keskimäinen hintaluokka olisi kustannussuuntautunut, alin hintaluokka olisi sitä kymmenen prosenttia alempi ja ylin hintaluokka kymmenen prosenttia korkeampi. Kolmen hintaluokan soveltaminen ja erityisesti ylimmän hintaluokan käyttöönotto takaisi myös sen, että taksiliikenteen harjoittaja saa riittävän korvauksen myös siinä tilanteessa, että kustannukset yllättäen nousevat tai ne eriytyvät alueellisesti. Taksien tilausvälityskeskus saisi keskuksen kuuluvien luvanhaltijoiden puolesta valita sovellettavan hintaluokan. Tällä tavoin voitaisiin estää liiallinen kirjavuus hinnoittelussa.

Taksipalvelujen saatavuus ja laatu

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

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

Taksien tilausvälityskeskus vahvistaisi ajovuorojärjestyksen, jota välityskeskukseen kuuluvien taksiautoilijoiden pitäisin noudattaa. Luvanhaltijoilla olisi kuitenkin oikeus suorittaa ajotehtäviä ajovuorojen ulkopuolella. Siten ajovuorojärjestyksellä ei juurikaan rajoitettaisi luvanhaltijan elinkeinovapautta. Toisaalta ajosta voisi kieltäytyä muun muassa silloin, kun lain mukaan sallittu työaika ylittyisi. Ajovuorojärjestyksen avulla voitaisiin turvata taksinsaanti kysynnän vaihtelujen mukaisesti. Vapaavuoron aikana ajamisen avulla järjestelmä saataisiin riittävän joustavaksi. Oikeusturvan ja hyvän hallinnon takeista huolehdittaisiin asianmukaisesti.

Muut keskeiset ehdotukset

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

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

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

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Julkistaloudelliset vaikutukset

Taksielinkeinon liikevaihto oli vuonna 2002 runsaat 600 miljoonaa euroa, josta itse liikenteen harjoittamisen osuus oli 577 miljoonaa euroa. Tästä yli kolmannes eli yli 200 miljoonaa euroa kertyi kuntien ja Kansaneläkelaitoksen maksuista ja korvauksista. Odotettavissa olevan kilpailun lisääntymisen vaikutusta julkisen sektorin kustannuksiin voidaan siten karkeasti arvioida näiden lukujen perusteella. Arvioinnissa on kuitenkin otettava huomioon, että kuntien osuus jo on kilpailutettu, kun taas Kansaneläkelaitoksen osuus, noin 40 miljoonaa euroa, on lähes kokonaan kilpailuttamatta. Siten kilpailuttamisen lisäämisellä ja yhtenäishinnoittelun lakkaamisesta johtuvalla kilpailuttamisen tehostumisella voi arvioida olevan huomattavia vaikutuksia. Säästöjä voinee kertyä noin 4 – 7 miljoonan euron luokkaa vuositasolla. Asukasta kohden laskettuna kuntien kustannukset ovat suurimmat maaseutumaisissa kunnissa ja taajama-asteella kuvattuna alle 50 prosentin taajama-asteen kunnissa.

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

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

Vaikutukset kotitalouksiin

Kotitaloudet käyttivät vuonna 2003 liikenteeseen noin 16 prosenttia kulutusmenoistaan. Tästä osuudesta vajaan 15 prosenttia käytettiin liikennepalveluihin. Rahamääräisesti liikenteeseen käytettiin 4300 ja liikennepalveluihin noin 600 euroa kotitaloutta kohden. Henkilöliikennetutkimuksen 1998-1999 mukaan taksimatkojen osuus kaikista kulkumuodoista vaihteli 1 – 40 kilometrin matkoilla yhden ja kahden prosentin välillä. Näiden tietojen perusteella on arvioitavissa, että keskimääräisen kotitalouden taksipalveluihin vuosittain käyttämä rahamäärä on 100 – 150 euron luokkaa.

Kolmen taksaluokan käyttöönotto luo edellytyksiä kuluttajahintojen eriytymiselle. Hinnanmuutokset voivat olla nykytilanteeseen verrattuna kahdensuuntaisia ja vaihdella kysynnän mukaan. Hinnat voivat nousta vilkkaimman kysynnän aikana ja laskea hiljaisen kysynnän aikana. Hinnat voivat myös nousta sellaisina aikoina, joina tuotantokustannukset ovat korkeimmillaan tai joina palvelun tuottamiseen liittyy epämukavuustekijöitä.

Vaikutuksia on arvioitava erityisesti niiden kuluttajien kannalta, joilla on heikoimmat mahdollisuudet valvoa etujaan. Tällaisia asiakasryhmiä ovat erityisesti lapset, vanhukset ja vammaiset. Näiden asiakasryhmien palvelut järjestää yleensä kunta tai niistä saa korvausta Kansaneläkelaitokselta. Asiakas maksaa näissä kuljetuksissa tietyn, ennalta määritellyn omavastuuosuuden, jonka määrään kunnalle tai muulle maksajataholle aiheutuvilla kustannuksilla ei ole vaikutusta. Huomattavalle osalle koululaisista matkat ovat ilmaiset. Osa varsinkin vanhusten matkoista on heidän itse maksamiaan. Erityisesti heidän kannaltaan taksanvahvistuksen säilyttäminen helpottaa taksipalvelujen käyttöä.

Vaikutukset elinkeinoelämään yleensä

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

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

Vaikutukset taksielinkeinoon

Ehdotetuilla muutoksilla ei ole huomattavia vaikutuksia taksielinkeinoon. Kilpailu lisääntyy jossain määrin, mutta toisaalta taksilupien määrällisten rajoitusten käytöllä voidaan tehokkaasti estää liikkapiteetin synty.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotetut muutokset vaikuttavat lääninhallitusten taksiliikennettä koskevien asioiden hoitamiseen ja niissä noudatettuihin menettelytapoihin. Lääninhallitusten henkilökunnasta taksitehtäviä hoitaa yhteensä 14 henkilöä, joista suurin osa toimii asiantuntijataso työssä. Tällä hetkellä painopiste on lupahakemusten käsittelyssä. Muutoksen myötä painopiste siirtyy kiintiöiden vahvistamiseen ja luvan myöntämisen henkilöä koskevien edellytysten seurantaan. Koneellinen käyttöyhteys käsittelyssä tarvittaviin henkilörekistereihin helpottaa ja nopeuttaa henkilöä koskevien edellytysten tarkistamista. Hakijoiden vertailusta aiheutuva työ vähenee. Lupien uusiminen jää pois lupien muuttuessa toistaiseksi voimassa oleviksi.

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

Uutena tehtävänä lääninhallitukset hoitaisivat ajovuorojärjestyksen vahvistamista koskevat oikaisuvaatimukset. Käytännössä ajovuorojen vahvistamisesta on valitettu harvoin, joten uudesta tehtävästä aiheutuva työ määrä jäänee vähäiseksi.

Ehdotetuilla muutoksilla ei ole vaikutusta lääninhallituksen taksiasioita hoitavan henkilökunnan määrään.

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

Taksanvahvistuksen rajoittamisella vain kuluttajahintoihin on vaikutuksia Kansaneläkelaitoksen käytäntöihin. Nykyään taksin täytöstä maksettu sairausvakuutuksen korvaus perustuu liikenne- ja viestintäministeriön vahvistamaan taksaan. Jatkossa Kansaneläkelaitos voi käyttää samaan tapaan muodostettua laskentaperustetta kuin nykyään esimerkiksi maksettaessa korvausta lääkäripalveluista.

4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

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

5 Asian valmistelu

5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Eduskunnan perustuslakivaliokunta kiinnitti lausunnossaan PeVL 40/2002 huomiota siihen, että henkilöliikennelaki on säädetty ennen perusoikeusuudistusta eikä sääntelyä siten ole arvioitu perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden kannalta.

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

Esivalmistelun jälkeen ministeriö asetti marraskuussa 2003 työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää taksiliikennettä koskevan uudistuksen tavoitteet, mahdollisuudet säilyttää tarveharkintainen lupajärjestelmä ja taksanvahvistus sekä tehdä tarpeelliset kehittämisehdotukset. Työryhmän työ valmistui vuoden 2004 kesäkuussa. Työryhmä ehdotti muun muassa tarveharkinnasta ja taksanvahvistuksesta luopumista (työryhmän mietintö Yön ainoa valopilkku, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2004). Työryhmän mietinnöstä pyydettiin lausunnot ja lisäksi ministeri tilasi valtiosääntöasiantuntijoiden lausunnot. Koska lausunnonantajien käsitykset erosivat, ei työryhmän ehdotuksia otettu jatkovalmistelun pohjaksi, vaan valmistelutyötä päätettiin jatkaa virkamiesvoimin. Luonnos hallituksen esitykseksi taksiliikennelainsäädännön valmistui 17.10.2005.

5.2 Lausunnot ja niiden ottaminen huomioon

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Taksiliikennelaki

1 luku

Yleiset säännökset

1 §. Lain tavoitteet. Pykälässä säädettäisiin lain keskeisestä tavoitteesta. Taksin saatavuutta koskevan tavoitteen toteutumiseksi tarpeellisista toimenpiteistä säädettäisiin lain 12 ja 14 §:ssä. Lain 14 §:llä luotaisiin edellytyksiä pitkäjänteiselle ja kannattavalle yritystoiminnalle, joka on omiaan parantamaan palvelun saatavuutta. Lain 19 §:ssä säädettäisiin ajovelvollisuudesta ja 20 §:ssä ajovuo-rojärjestyksestä. Palvelun laatuun vaikuttavia säännöksiä olisivat 8-11 §:ssä säädettyt luvanhakijaa ja -haltijaa koskevat vaatimukset, hintoja koskevat säännökset 17 ja 18 §:ssä sekä erityiset laatua koskevat säännökset 16 §:ssä.

2 §. Määritelmät. Pykälän määritelmät vastaavat henkilöliikennelain 2 §:n vastaavia määritelmiä lukuun ottamatta taksiluvan määritelmää, joka on määritelmäpykälässä uusi. Se vastaa kuitenkin sisällöltään pääosin henkilöliikennelain vastaavaa käsitettä. Säännökseen ei kuitenkaan enää sisällytettäisi oikeutta harjoittaa joukkoliikennettä täydentävää, yleisesti käytettävissä olevaa liikennettä, koska palveluja ei käytännössä ole tällä tavoin tarjottu. Kaikille avointa joukkoliikennettä saisi taksiluvan nojalla edelleenkin harjoittaa sopimuksen nojalla ostoliikenteenä. Lähtökohtana olisi, että luvanhaltija voisi hankkia liikenteessä käytettäväksi sellaisen kaluston, joka kooltaan tai varastukseltaan parhaiten soveltuu harjoitettuun liikenteeseen. Liikenteessä käytettävän auton ominaisuudet voitaisiin kuitenkin edelleenkin eritellä luvassa, jos tällaista erittelyä on haettu. Invataksilla ja vaihtoehdoisvarustetulla kalustolla liikennettä harjoitettaisiin edelleen taksiluvan nojalla, ja tässä liikenteessä kaluston ominaisuudet voitaisiin luvassa eritellä.

Tilausliikenteen määritelmää on lyhennetty poistamalla tarpeeton kaatoryhmä. Liikenteestä vastaavan henkilön vastuuta on täsmennetty. Asemapaikan määritelmää on täsmennetty siten, että siinä säädettäisiin velvollisuudesta viedä auto ajon tai toimeksiannon jälkeen asemapaikalle. Asemapaikkoja voi olla yksi tai useampi. Ne voivat olla yhdellä tai useammalla paikkakunnalla. Valinta eri vaihtoehtojen välillä tehdään hakemuksen mukaisesti, mutta yleensä asemapaikka on yksi kunta.

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

Lain 22 §:ää sovellettaisiin taksiluvan nojalla suoritettuun tavarankuljetukseen. Muilta osin henkilöautolla harjoitettavaan tavarankuljetukseen sovelletaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettua lakia (/).

2 luku

Taksilupa

4 §. Taksiluvan tarve. Pykälässä säädettäisiin liikenneluvan tarpeesta harjoitettaessa henkilöiden kuljetusta henkilöautolla korvausta vastaan tiellä. Linja-autolla ja sairausautolla tapahtuvasta henki-

löiden kuljettamisesta säädettäisiin edelleen henkilöliikennelaisissa. Muilla ajoneuvoilla tapahtuva henkilökuljetus ei olisi luvanvaraista.

Pykälän 1 momentissa käytettäisiin käsitettä ”ammattimainen”. Muutoin momentti vastaa henkilöliikennelain 5 §:n 1 momenttia. Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi lupaa edellyttäväksi myös yksittäinen kuljetus, jonka suorittamista edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla. Säännöksen tavoitteena on tehokkaasti estää luvattoman liikenteen harjoittaminen lisäämällä kiinnijäämisen riskiä. Tällainen yksittäinen kuljetus ei täytä ammattimaisuuden vaatimusta. Muista Pohjoismaista saatujen kokemusten perusteella tällainen säännös on osoittautunut tarpeelliseksi, jotta voitaisiin estää ilman liikennelupaa tapahtuva ammattimainen liikenne valvontaa lisäämättä.

5 §. Ilman taksilupaa sallittu ammattimainen liikenne. Pykälässä säädettäisiin niistä tilanteista, joissa ammattimaisen liikenteen harjoittaminen on sallittu ilman taksilupaa. Kohtien 1 ja 2 poikkeukset vastaavat henkilöliikennelain 6 §:n 2a ja 4 kohtia. Kohdat 3-4 ovat uusia.

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

Pykälän 3 kohdan poikkeus mahdollistaisi matkailu-, majoitus- ja turvapalveluihin liittyvien kuljetusten suorittamisen ilman liikennelupaa. Ennen vuotta 1994 tällaisiin tarpeisiin voitiin myöntää rajoitettuja liikennelupia. Niistä kuitenkin luovuttiin vuonna 1994 lupajärjestelmän selkiyttämiseksi. Muutoksen jälkeen on kuitenkin ilmennyt ongelmia sen vuoksi, että henkilöautolla harjoitettavaan liikenteeseen ei ole voitu myöntää muita lupia kuin taksilupa. Toistuvasti on ilmennyt tarvetta harjoittaa henkilökuljetusta toisen elinkeinon, erityisesti matkailun, majoituksen ja turvapalvelualan yhteydessä. Nyt näiden palveluelinkeinon yhteydessä harjoitettu henkilöiden kuljetus sallittaisiin ilman liikennelupaa, jos kuljetuksen osuus on korkeintaan 30 prosenttia toiminnasta kustannusten mukaan mitattuna. Käytännössä kyse on yleensä palvelupaketeista, joihin liittyy vähäinen osa kuljetusta. Pykälän 4 kohdan mukaan myöskään museoajoneuvoilla harjoitettuun liikenteeseen ei enää tarvittaisi liikennelupaa. Tällainen kuljetustoiminta on taloudelliselta merkitykseltään vähäistä ja monesti harrastusluonteista.

6 §. Taksiluvan luovuttamiskielto. Pykälässä säädettäisiin liikenneluvan luovutuskiellosta. Vastaava kielto on nykyisin sisällytetty vakioehtona taksilupiin.

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

8 §. Taksiluvan myöntämisen edellytykset. Pykälässä säädettäisiin taksiluvan myöntämisen edellytyksistä. Taksilupa olisi myönnettävä hakijalle, joka täyttää säädetyt edellytykset ottaen kuitenkin huomioon 12 §:ssä säädetyt taksilupien määrälliset rajoitukset.

Pykälän 1 momentin 7 kohta on uusi. Säännös on tarpeen silloin, kun hakijan taksilupa on viimeksi kuluneen vuoden aikana peruutettu sen vuoksi, että liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä.

Muutoin taksiluvan hakijaa koskevat 1-3 momentin säännökset vastaisivat pääosin henkilöliikennelain 9 §:n 1-3 ja 5 momenttien sekä 9 b §:n 1 ja 2 momentin säännöksiä. Voimassa olevasta laista poiketen taksiluvan haltijalta ja liikenteestä vastaavalta henkilöltä edellytettäisiin kuitenkin aina käytännön kokemusta. Kokemus voisi kuitenkin olla hankittu muustakin palveluammattista kuin taksinkuljettamisesta.

9 §. Hyvä maine. Pykälässä säädettäisiin taksiluvan hakijalta, haltijalta ja liikenteestä vastaavalta henkilöltä edellytettävästä hyvämaineisuudesta. Säännöstä ehdotetaan tiukennettavaksi taksiluvan hakijoiden osalta niin, että kaikkein ankarimmin rangaistut teot voitaisiin ottaa huomioon aikaisempaa pitemmältä ajalta. Yli kahden vuoden vankeusrangaistukset olisivat merkityksellisiä kymmenen vuoden ajan. Rikokset, joista tällaisia rangaistuksia tuomitaan, osoittavat yleensä yhteiskunnan voimakasta paheksuntaa; niistä ei esimerkiksi voida tuomita ehdolliseen rangaistukseen.

Pykälän 1 momentin 3 kohta merkitsisi lain tiukentumista. Sen mukaan asiakkaaseen kohdistuvat teot olisi otettava huomioon silloinkin, kun niistä on seurannut sakkorangaistus. Tällaiset teot otettaisiin huomioon kolmen vuoden ajalta. Ne voisivat olla esimerkiksi pahoinpitelyjä, varkauksia ja muita varallisuusrikoksia. Rikokset voisivat kohdistua taksin asiakkaaseen mutta myös muihin asiakkaisiin kohdistuvat rikokset olisivat merkityksellisiä. Liikennelupaa edellyttävässä liikenteessä tapahtuneet sakkorangaistuksin tuomitut rattijuopumukset samoin kuin luvattoman taksiliikenteen harjoittaminen ja luvattoman tilausliikenteen harjoittaminen olivat merkityksellisiä kolmen vuoden ajan.

Huolimatta siitä, että hyvää mainetta arvioitaessa otettaisiin huomioon entistä useampia rikoksia, olisi lupaviranomaisen edelleenkin erikseen aina arvioitava, osoittavatko teot henkilön olevan sopimaton harjoittamaan taksiliikennettä.

10 §. Yrittäjäkurssi. Pykälä vastaa sisällöltään henkilöliikennelain 9 c §:ää, joka tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007.

11 §. Kyky asianmukaisesti vastata taloudellisista velvoitteistaan. Hakijalle ei enää asetettaisi vakavaraisuusvaatimusta, mutta edelleenkin edellytettäisiin, että hän on kykenevä asianmukaisesti vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan. Huolimatta henkilöliikennelain 9 §:n 1 momentissa säädetyistä vakavaraisuusvaatimuksesta taksiluvan hakijalta ei nykyään edellytetä taloudellisten voimavarojen osoittamista. Käytännössä riittää, että hakija ei ole konkurssissa ja että hänellä ei ole saatavia ulosotossa.

Säännöstä on täsmennetty määrittelemällä merkityksellisten ulosottojen alaraja. Sekä yritystoiminnasta että yksityishenkilön taloudenpidosta aiheutuneet saatavat olisivat merkityksellisiä. Pieniä summia ei otettaisi huomioon. Ulosottojen määrä olisi suhteutettu toiminnan laajuuteen. Mittarina käytettäisiin autojen määrää.

12 §. Taksilupien määrä. Pykälässä säädettäisiin siitä, miten kysyntä otetaan huomioon taksilupia myönnettäessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö tilasi Teknillisen korkeakoulun Liikennelaboratoriolta selvityksen, jossa pyrittiin mallintamaan taksin kysyntää tärkeimpien taksin kysyntään vaikuttavien muuttujien avulla. Mallissa kunnat jaettiin ryhmiin tilastollisen kuntaryhmittelyn mukaisesti, vaikkakin lopulta päädyttiin tarkastelemaan pääkaupunkiseudun kuntia muista kaupungeista erillisenä ryhmänä.

Työssä valittiin kuhunkin kuntaryhmään viidestä kuuteen muuttujaa, jotka selittivät nykyistä lupien määrää verrattain hyvin. Siten löydetyt muuttujat ovat loogisia taksikysyntään vaikuttavia tekijöitä. Joissakin kunnissa ja kaupungeissa mallin selitysaste on kuitenkin matala. Pykälässä ehdotetaan, että lääninhallituksen käyttäisivät mallin avulla löydettyjä kysynnän muuttujia vahvistaessaan taksin kuntakohtaiset enimmäismäärät.

13 §. Taksiluvan myöntäminen ja muuttaminen. Pykälässä säädettäisiin taksiluvan sisällöstä ja lääninhallituksen velvollisuudesta tarkistaa, että luvan myöntämisen edellytykset edelleen täyttyvät. Lisäksi ehdotetaan, että taksiluvan määräaikaaisuudesta luovuttaisiin. Näin voitaisiin vähentää lupaviranomaisen ja liikenteenharjoittajan hallinnollista työtä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin taksiluvan sisällöstä. Taksilupaan voisi edelleen sisältää kaluston ominaisuuksia koskevia erittelyjä.

Pykälän 3 momentin mukaisesti lääninhallituksen olisi kaksi kertaa vuodessa tarkistettava, että taksiluvan haltija ja liikenteestä vastaava henkilö edelleen täyttävät hyvän maineen vaatimuksen ja kerran vuodessa, että luvan haltija on edelleen kykenevä asianmukaisesti vastaamaan velvoitteistaan. Tarkistamisessa tarvittavat tiedot 29 §:ssä mainituista rekistereistä lääninhallitus voi saada käyttöönsä teknisen käyttöliittymän avulla. Nykyisin luvan saamisen edellytykset tarkistetaan yleensä vain luvan uudistamisen yhteydessä. Muutoksen tarkoituksena on mahdollisimman nopeasti reagoida luvan haltijan rikkomuksiin ja laiminlyönteihin. Näin voitaisiin estää alalle soveltumattomien henkilöiden liikenteen harjoittaminen. Tämä on tärkeää asiakkaan turvallisuuden ja kuluttajansuojan kannalta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin taksiluvan muuttamisesta. Taksiluvat olisivat voimassa toistaiseksi. Näin ollen niiden uudistamisesta ei tarvitsisi enää säätää. Taksiluvan muuttaminen olisi edelleenkin mahdollista hakemuksen perusteella. Taksiluvan asemapaikka voitaisiin muuttaa siihen voitaisiin tehdä myös kalustoa koskevia muutoksia.

Henkilöliikennelain 19 §:n mukaan lupaviranomainen voi antaa liikenneluvasta poikkeavia määräyksiä liikenteen harjoittamisesta, jos se on muuttuneiden olosuhteiden vuoksi tai muusta erityisestä syystä välttämätöntä. Tätä säännöstä on sovellettu lähinnä taksien yhteisliikennealueista päätettäessä. Tällaisen, luvan haltijoita velvoittavan päätöksen tekeminen viranomaisaloitteisesti ei kuitenkaan ole luvan haltijan oikeuksien kannalta asianmukaista. On myös tulkinnanvaraista, milloin tällaisen päätöksen tekeminen voi olla välttämätöntä ja milloin olosuhteet ovat muuttuneet niin paljon, että päätös on perusteltu. Yhteisliikennealueesta voidaan tarvittaessa päättää hakemuksen perusteella.

14 §. Taksin kysynnän ja tarjonnan seuranta. Pykälässä säädettäisiin lääninhallituksen seurantatehtävistä. Lääninhallitus hyödyntäisi seurannasta keräämiään tietoja erityisesti liikennelupahakemuksia käsitellessään.

15 §. Taksiluvan peruuttaminen. Pykälän 1 momenttia vastaava säännös sisältyy henkilöliikennelain 20 §:n 1 momenttiin. Pykälän 2 momentissa on entistä täsmällisemmin määritelty, millaiset taksiliikennettä harjoitettaessa ilmenneet rikkomukset tai laiminlyönnit voivat johtaa liikenneluvan peruuttamiseen. Keskeistä on, että merkityksellisiä olisivat vain vakavat ja olennaiset rikkomukset tai laiminlyönnit. Myös laatuvaatimusten noudattamatta jättäminen voisi johtaa luvan peruuttamiseen, vaikkakin laatuun liittyvien rikkomusten ja laiminlyöntien kyseessä ollessa ensisijainen keino ongelman korjaamiseksi olisi 4 momentissa ehdotettu varoitus.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä tilanteista, joissa liikennelupa on peruutettava. Käyttämätön lupa olisi peruutettava.

Pykälän 4 momentti olisi sisällöltään uusi. Varoituksen antamisen mahdollisuus on tavanomainen luvanvaraisessa toiminnassa. Myös taksiliikenteen harjoittajille on annettu huomautuksia tai varoituksia, vaikka niiden antamisesta ei ole tähän asti säädetty laissa.

3 luku

Taksiliikenteen harjoittaminen

16 §. *Taksipalvelujen laatuvaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin palvelun laadusta. Liikenne- ja viestintäministeriö ja Suomen Taksiliitto teettivät vuoden 2005 alussa valmistuneen selvityksen taksialan laatujärjestelmän kehittämistä. Laatujärjestelmien kehittäminen on tarkoituksenmukaista toteuttaa vapaaehtoisuuden pohjalta. On kuitenkin tärkeää, että jokaisella alalla toimivalla on velvollisuus noudattaa laadun peruskriteereitä. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettävän keskeisimmistä laadun peruskriteereistä, joiden noudattamista voitaisiin tukea muun muassa laatujärjestelmiä käyttöönottamalla. Laatuvaatimukset koskisivat saatavuutta, liikenteeseen käytettyä autoa, kuljettajaa ja hänen käytöstään, ajotapaa, maksamista ja matkustajan turvallisuuteen ja avuntarpeeseen liittyviä seikkoja. Myös esteettömyyteen liittyvät näkökohdat otettaisiin huomioon.

Pykälän 2 momentin mukaan asetuksella säädettäisiin tarkemmin joistakin laatuvaatimuksista. Asetuksella voitaisiin säätää teknisluonteisista yksityiskohdista.

17-18 §. *Taksiliikenteen kuluttajahintojen määräytyminen sekä taksien hintaluokkien soveltaminen.* Lain 17 §:ssä säädettäisiin taksiliikenteen kuluttajahinnoista ja niiden määräytymisestä. Taksiliikenteen hinnoista säädettäisiin asetuksella. Koko maassa sovellettaisiin asetuksessa säädettyjä hintoja. Hintojen sääntely koskisi kuitenkin vain kuluttajahintoja. Kuluttajana pidettäisiin luonnollista henkilöä, joka hankkii taksipalveluja pääasiassa muuhun tarkoitukseen kuin harjoittamaansa elinkeinotoimintaa varten. Siten määrähintoja sovellettaisiin siihen henkilöpiiriin, johon sovelletaan kuluttajansuojalakiä (38/1978). Tärkeimpiä asiakasryhmiä, joihin määrähintoja ei sovellettaisi, olisivat kunnat ja elinkeinoelämä. Kuitenkin säädettyä taksaa sovellettaisiin myös kuntia ja elinkeinoelämää edustaviin asiakkaisiin, jos sopimusta muusta hinnoittelusta ei olisi tehty.

Käyttöön otettaisiin kolme hintaluokkaa, joiden soveltamisesta säädettäisiin 18 §:ssä. Taksan osatekijät olisi määritelty 17 §:n 1 momentissa. Muita kuin momentissa mainittuja hinnan osatekijöitä ei saisi kuluttajahintoihin sisällyttää. Taksiluvan haltijoiden omaisuudensuojan kannalta on perusteltua, että keskimäinen hintaluokan suuruus määräytyy kustannusten perusteella ja että myös kohdullinen voitto voidaan ottaa huomioon. Hintoja muutettaisiin taksien hintaindeksin perusteella vuosittain. Taksiluvan haltija saisi valita haluamansa hintaluokan. Valinta voisi olla pitkäkestoinen, mutta luvanhaltijat voisivat myös vaihtaa hintaluokkaa esimerkiksi kysyntätilanteen mukaan, ei kuitenkaan koskaan kesken matkaa.

Ehdotetun 18 §:n 2 momentissa säädettäisiin taksien tilauskeskuksen oikeudesta valita hintaluokka. Suurin osa takseista tilataan puhelimitse tai muulla sähköisellä tavalla tilauskeskuksen kautta. Siten suurimmalla osalla asiakkaita on mahdollisuus etukäteen selvittää, mitä hintaluokkaa tilauskeskus soveltaa.

Kuluttajahyödykkeen hinnan ilmoittamisesta markkinoinnissa annetun asetuksen (*hintamerkintäasetus*, 1359/1999) 11 §:n mukaan elinkeinonharjoittajalla on oltava maksuluettelo tai muu selvitys maksujen määräytymisperusteista. Luetteloon on aikakin merkittävä tavallisimmat maksut ja niiden määräytymisperusteet. Kuluttajan saataville tulee lisäksi olla täydellinen luettelo maksuista. Jos palveluja tarjotaan tai suoritetaan muualla kuin liikehuoneistossa, maksuluettelo on esitettävä pyydettyäessä. Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan säännöstä, joka täydentäisi hintamerkintäasetuksessa

hintojen merkitsemisestä annettuja säännöksiä. Sekä auton sisä- että ulkopuolella pitäisi olla hintaluokkaa koskeva merkintä.

19 §. Velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä ja sopimus päivystysvelvollisuudesta. Pykälän 1 momentti vastaisi sisällöltään henkilöliikennelain 13 §:n 1 momenttia. Taksiluvan haltijalla olisi edelleen velvollisuus harjoittaa sitä liikennettä, johon hän on hakenut luvan. Lain 15 §:ssä säädetään lisäksi käyttämättömän taksiluvan peruuttamisesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa luvanhaltijalla 1 momentissa säädetystä poiketen olisi oikeus kieltäytyä ajosta. Kieltäytyä voisi sillä perusteella, että auto ei ole ajovuorossa tai tilaus ei ole luvanhaltijan omalta toiminta-alueelta. Taksiluvat oikeuttavat harjoittamaan liikennettä koko maassa, mutta tämän säännöksen nojalla luvanhaltija voisi kieltäytyä ajosta, joka edellyttäisi poistumista normaalilta toiminta-alueelta. Käytännössä luvanhaltija päättää mikä on hänen tosiasiallisen toiminta-alueensa laajuus luvan mukainen asemapaikka huomioon ottaen. Kieltäytyminen voi olla perusteltua erilaisista syistä, kuten tarpeellisen paikallistuntemuksen puuttumisen tai sallitun työajan ylittymisen vuoksi. Kieltäytyä voisi myös tärkeän perhesyyn vuoksi sekä silloin, kun kalusto on rikkoutunut tai korjattavana. Lisäksi luvanhaltija voisi pidättäytyä ajosta silloin kun palkattu kuljettaja voisi pidättäytyä työstä työturvallisuuteen liittyvän syyn takia. Työturvallisuuslain (738/2002) 23 §:n mukaan työntekijällä on oikeus pidättäytyä työstä, jos siitä aiheutuu vakavaa vaaraa työntekijän omalle tai muiden työntekijöiden hengelle tai terveydelle. Siten ajosta voisi kieltäytyä esimerkiksi, jos asiakas käyttäytyy väkivaltaisesti tai uhkaavasti.

Myös 3 momentin säännös rajoittaisi taksiluvan haltijan velvollisuutta harjoittaa liikennettä. Maa-seudulla liikennettä harjoittavat taksit voisivat rajoittaa päivystysvelvollisuuttaan hiljaisen kysynnän aikoina. Tällaisia sopimuksia on joillakin paikkakunnilla tehty. Sopimisin sallimisesta on kuitenkin tarpeen säätää lailla, koska sopimisella voi olla yhteys kilpailuoikeudellisiin säännöksiin.

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

Ajovuorojärjestys on edelleen tarpeen taksirytysten pienen koon takia ainakin useimmissa kaupungeissa ja taajaan asutuissa kunnissa. Jos jokainen luvanhaltija päättäisi itsenäisesti työssööloajoistaan näissä toimintaympäristöissä, ei tarjonnan määrä todennäköisesti ohjautuisi kysynnän vaihtelujen mukaisesti. Ajovuorot on kuitenkin pyrittävä määrittelemään niin, että luvanhaltijan toimintavapautta ei perusteettomasti rajoiteta ja että hänelle jää mahdollisuus järjestää toimintansa parhaaksi katsomallaan tavalla. Kaikkia taksiluvan haltijoita olisi kuitenkin kohdeltava tasapuolisesti. Tämä ilmenisi siten, että jokaisen luvanhaltijan tulisi hoitaa hyviä ja huonoja vuoroja sekä työskennellä myös epämuukavina työssööloaikoina.

Taksien tilausvälityskeskus vahvistaisi ajovuorojärjestyksen. Käytännössä ajovuorojärjestyksen sisältö määräytyy jo nykyään taksiautoilijoita edustavan tahon suunnittelun perusteella. Poliisi hyväksyy ajovuorolistan vaikuttamatta sen sisältöön. Siten on tarkoituksenmukaista osoittaa myös asiasta päättäminen taksiautoilijoita edustavalla taholle. Tehtävään sisältyy julkisen vallan käyttöä, mistä johtuen on samalla huolehdittava hyvän hallinnon ja oikeusturvan asianmukaisesta järjestämisestä. Näistä seikoista säädettäisiin 21 §:ssä. Taksien tilausvälityskeskuksen toimivaltaa on perusteltu myös kohdassa Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys.

Taksiluvan haltijalla olisi oikeus suorittaa ajotehtäviä myös ajovuoron ulkopuolella. Tämä muutos on tarpeen luvanhaltijoiden toimintavapauden lisäämiseksi. Se myös mahdollistaa ajovuoroista päättämistä koskevan muutoksen.

21 §. Hyvä hallinto ja oikeusturva ajovuorojärjestystä vahvistettaessa. Pykälässä säädettäisiin niistä oikeusturvan ja hyvän hallinnon takeista, jotka ovat edellytyksenä julkisen hallintotehtävän antamiselle muulle kuin viranomaiselle. Taksien tilauskeskusten olisi ajovuorojärjestystä vahvistaessaan noudatettava hallintolakia (434/2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja kielilakia (423/2003).

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin muutoksenhausta. Taksien tilauskeskuksen päätökseen saisi hakea oikaisua lääninhallitukselta, jonka olisi käsiteltävä oikaisuvaatimus viipymättä. Muutoin muutoksenhaussa sovellettaisiin hallintolainkäyttölakia (586/1996).

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

4 luku

Erinäiset säännökset

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

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

Salassapitovelvollisuudesta on tarpeen säätää, koska taksiliikenteessä sattuu varsin usein tilanteita, joissa kuljettaja saa tietää asiakkaansa yksityiseen liittyvistä, monesti arkaluonteisia tai hänen henkilökohtaisia olojaan koskevia tietoja. Myöskään tiedonsaaminen asiakkaan liike- ja ammattisalaisuudesta ei ole harvinaista. Asiakkaan lisääntynyt puhelimen käyttö matkan aikana on omiaan lisäämään salassa pidettävien asioiden paljastumisen riskiä.

25 §. Asiakirjan esittämisvelvollisuus. Pykälä vastaisi voimassa olevan henkilöliikenneasetuksen 15 §:ää kuitenkin siten täydennettynä, että liikennelupa pitäisi poliisin lisäksi esittää vaadittaessa myös tulli- ja rajavartiomiehelle. Muutos on tarpeen niissä verrattain harvalukuisissa tapauksissa, joissa liikennettä harjoitettaessa ylitetään valtakunnan raja. Pykälään liittyvä rangaistussäännös on 28 §:n 2 momentissa.

26 §. Ajon keskeyttäminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan henkilöliikennelain 28 §:ää siten muutettuna, että myös tulli- ja rajavartiomiehellä olisi oikeus keskeyttää ajo. Pykälän 2 momentti on uusi. Jotta ajon keskeyttäminen tehokkaasti estäisi ilman taksilupaa tapahtuvan ajon, poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehellä olisi oikeus ottaa auton rekisteriote ja -kilvet haltuunsa. Ne olisi kuitenkin annettava takaisin, kun perustetta kuljetuksen keskeyttämiselle ei ole. Rekisteriote ja kilvet olisi siten palautettava, kun on selvitetty, että liikennelupa on olemassa.

27 §. Muutoksenhaku. Pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta. Muutosta taksiluvan myöntämistä tai peruuttamista, kuolin- ja konkurssipesän oikeutta sekä ajovuorojärjestystä koskeviin lääninhallituksen sekä ammattiin pääsykokeen hylkäämistä koskevaan Ajoneuvohallintokeskuksen päätökseen haetaan normaalissa järjestyksessä hallintolainkäyttölain mukaisesti. Luvanhaltijalla ei enää olisi oikeutta hakea muutosta toisen henkilön liikennelupaa koskevassa asiassa. Myös kunnan valitusoikeus poistuisi. Kunnat eivät ole valittaneet taksilupia koskevista päätöksistä, joten tätä osin voimassa oleva säännös on menettänyt merkityksensä.

28 §. Rangaistussäännökset. Luvattoman taksiliikenteen harjoittamisen rangaistusmaksimia ehdotetaan korotettavaksi kolmesta kuukaudesta kuuteen kuukauteen. Rangaistusmaksimin korottaminen on perusteltua kun samanaikaisesti poistetaan alalle pääsyä koskevia rajoituksia. Muutoksen avulla voidaan varautua siihen, että valvonnan käytettävissä on riittävän tehokkaita keinoja ongelmatilanteiden varalle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin sakolla rangaistavaksi taksiluvan luovuttaminen toisen käyttöön sekä taksiluvan mukana pitämis- tai esittämisvelvollisuuden rikkominen. Säännös on henkilöliikenteessä uusi, mutta lupaa edellyttävässä tavaraliikenteessä on vastaava säännös.

29 §. Henkilörekisteritiedot. Pykälä vastaisi voimassa olevan henkilöliikennelain 30 §:ää siten täydennettynä, että lupaviranomaisella olisi oikeus saada tietoja myös sakkorekisteristä. Sakkorekisteristä luovutettavista tiedoista on säädetty sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 50 §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaan oikeusrekisterikeskus saa salassapitovelvollisuuden estämättä pyynnöstä luovuttaa sakkorekisteristä tietoja niille, joiden oikeudesta mainittujen tietojen saamiseen säädetään erikseen lailla. Lain 51 §:n mukaan tiedot voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden välityksellä.

30 §. Voimaantulo. Pykälässä säädettäisiin lain voimaantulosta.

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

Lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin voidaan ryhtyä jo ennen lain voimaantuloa. Eriyisesti tämä koskee valmistautumista 12 §:ssä mainittujen kiintiöiden vahvistamiseen. Lääninhallitusten tulee valmistella kiintiöt niin ajoissa, että ne voidaan vahvistaa ensi tilassa lain voimaan tultua eli käytännössä vuoden 2007 tammikuun kuluessa.

1.2 Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta

(puuttuu vielä)

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Taksiliikenteen yrittäjäkurssin opetussisällöstä säädettäisiin tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Asetuksella säädettäisiin tarkemmin taksipalvelujen laatusisällöstä. Asetuksella säädettäisiin myös taksiliikenteessä noudatettavista kuluttajahinnoista ja niiden hintaluokista.

3 Voimaantulo

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

4 Suhde perustuslakiin ja säätämijärjestys

Eräät ehdotuksista ovat merkityksellisiä perustuslain näkökulmasta. Ehdotusta on tarkasteltava erityisesti perustuslain 15 §:ssä säädetyn omaisuudensuojan, 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden, 10 §:n 1 momentissa säädetyn yksityiselämän suojan ja 124 §:n kannalta. Perustuslain 124 §:ssä säädetään hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle.

Elinkeinovapaus

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

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

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

Esityksessä on seuraavia kohtia, joita on arvioitava elinkeinovapauden kannalta: lain soveltamisalan rajaus (3 §), taksiluvan tarve (4 §), ilman taksilupaa sallittu ammattimainen liikenne (5 §), taksiluvan myöntämisen edellytykset (8 – 12 §) ja liikenneluvan peruuttaminen (15 §).

Perustuslain 18 §:n 1 momentissa käytetty ilmaus ”lain mukaan” viittaa mahdollisuuteen rajoittaa säännöksessä turvattua oikeutta lailla. Esityksen 3 §:ssä ehdotetaan, että liikennelupa vaadittaisiin ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä. Lupavaatimuksen säilyttäminen on perusteltua asiakkaan turvallisuuden kannalta. Toimialan ominaispiirteiden vuoksi on erityisen tärkeä huolehtia siitä, että rikollisen taustan omaavat henkilöt eivät pääse alalle yrittäjiksi. Liikenneluvan avulla tämä voi toteutua tehokkaasti. Luvanvaraisuuden tavoitteena on myös turvata taksipalvelujen hyvä laatu koko maassa.

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

Esityksen 4 §:n 1 momenttiin ehdotetaan poikkeusta, jolloin lupa vaadittaisiin, vaikka toiminta ei ole ammattimaista. Valvonnan mahdollistamiseksi ehdotetaan, että liikennelupaa edellyttäväksi katsottaisiin ammattimaisen henkilöiden kuljettamisen lisäksi myös jokainen korvausta vastaan tapahtunut kuljetus, jonka suorittamista edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla. Tällainen toimintatapa on vahva osoitus siitä, että henkilön aikomuksena on harjoittaa toimin-

taa, joka toistuessaan muodostuisi ammattimaiseksi. Kyytien odottelu ja niiden tarjoaminen kenelle tahansa osoittaa suunnitelmallisuutta, joka on tunnusomaista ansiotarkoituksessa harjoitetulle toiminnalle. Valvonnan kannalta on hyvin ongelmallista, jos sama tekijä on saatava kiinni useita kertoja ennen kuin luvattoman liikenteen tunnusmerkit täytyvät. Norjassa on voimassa ehdotettua vastaava säännös. Ruotsi suunnittelee vastaavaa lainmuutosta tehostaakseen luvattoman liikenteen valvontaa.

Esityksen 5 §:ssä ehdotetaan, että ilman taksilupaa saisi harjoittaa aikaisemman lisäksi myös matkailu-, majoitus- ja turvapalveluihin liittyviä henkilökuljetuksia elinkeinonharjoittajan henkilöautolla, jos kuljetuksen osuus on alle 30 prosenttia kustannusten mukaan laskettuna. Säännös on tarpeen, jotta mainituilla toimialoilla voitaisiin toimia joustavasti asiakkaan tarpeista lähtien. Varsinkin matkailu- ja majoituselinkeinon yhteydessä erilaisten palvelupakettien tarjoaminen asiakkaalle on tavallista. Tällaisiin paketteihin voitaisiin nyt sisällyttää kuljetusosuus. Myös museoajoneuvolla voitaisiin harjoittaa liikennettä lupaa hankkimatta.

Taksiluvan saamisen edellytyksistä säädettäisiin lain 8-12 §:ssä. Henkilöä koskevien edellytysten osalta sovellettaisiin oikeusharkintaa, kun taas lupien määrästä päättämiseen liittyisi harkintaa. Harkintavallan käyttöä koskeva 12 §:n 2 momentti olisi yksityiskohtainen ja tarkkarajainen. Harkintavallan käyttö olisi perusteltua taksin saatavuuden kannalta, mutta lupien määrän rajoittamisella voitaisiin samalla vähentää sopimattomien henkilöiden alalle pääsemisen riskiä. Lupien määrän rajoittaminen olisi myös omiaan turvaamaan toimialan kannattavuutta, millä seikalla olisi vakautta lisäävä vaikutus myös asiakkaiden näkökulmasta. Määrälliset rajoitukset palvelevat myös valvonnallisia tarpeita ja edistävät turvallisuuden toteutumista käytännössä.

Esityksen 15 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi liikenneluvan peruuttamisesta. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttavana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamismahdollisuus vakaviin ja olennaisiin rikkomuksiin ja laiminlyönteihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset ja varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen. Nämä vaatimukset on otettu huomioon ehdotetun 15 §:n 1-2 ja 4 momentissa. Pykälän 3 momentissa säädetään luvan peruuttamisesta silloin kun liikennettä ei harjoiteta. Tällöin kyseessä on lähinnä kirjaamistoimen luonteinen toimenpide, mutta sen noudattamisella voi olla merkitystä muiden alalle aikovien kannalta niissä tilanteissa, joissa markkinoille pääsyä on rajoitettu. Näin ollen käyttämättömän liikenneluvan peruuttamisella voi olla vaikutusta elinkeinovapauden toteutumiseen käytännössä.

Omaisudensuoja

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

Esityksen 17 §:ssä ehdotetaan, että taksiliikenteessä noudatettavista kuluttajahinnoista säädettäisiin asetuksella laissa tarkemmin määriteltyjen perusteiden mukaisesti. Ehdotus merkitsee viranomaisen mahdollisuutta rajoittaa taksirytyksen oikeutta määrätä palvelujensa käytöstä perittävän vastikkeen suuruudesta. Muut kuin kuluttajahinnat olisivat sopimuksenvaraisia. Kuluttajahintojen sääntely on perusteltua kuluttajansuojan ja toimialan erityispiirteiden kannalta. Kuluttajansuojan lisäksi hintasääntelyä voidaan osittain perustella myös perustuslain 6 §:ssä säädetyn yhdenvertaisuuden takaamiseksi. Kuluttajansuoja nimittäin korostuu silloin, kun asiakas ei esimerkiksi ikään, terveydentilaan tai vammaisuuteen liittyvästä syystä voi asianmukaisesti valvoa etujensa toteutumista. Tak-

sanvahvistus on muidenkin kuluttajien kannalta tarpeen ylihinnoitellun estämiseksi erityisesti sellaisessa tilanteessa, jossa asiakkaan on vaikea vertailla hintoja tai hänellä ei ole siihen aikaa. Asiakkaan kannalta tilanne on tässä mielessä ongelmallisempi hänen ottaessaan kyydin taksiasemalta tai kadulta kuin tilausvälityskeskuksesta tilattaessa.

Ehdotuksen mukaan taksaa vahvistettaessa sovellettaisiin kolmea hintaluokkaa, jotka poikkeavat toisistaan suuruudeltaan. Keskimäinen hintaluokka olisi kustannussuuntautunut ja sen hinnoissa otettaisiin huomioon kohtuullinen voitto. Alin hintaluokka olisi kymmenen prosenttia alempi ja ylin hintaluokka kymmenen prosenttia korkeampi kuin keskimäinen hintaluokka. Siten jo keskimäinen hintaluokka olisi liikenteenharjoittajan kannalta kohtuullinen. Korkein hintaluokka turvaisi esimerkiksi alueellisista eroista tai äkillisistä muutoksista johtuvat kustannusten poikkeavuudet. Korkeimman hintaluokan olemassaolo antaisi riittävät takeet sääntelyn oikeasuhtaisuudesta ottaen huomioon, että taksiluvan haltijat ovat lähes aina perusoikeuksien suojasta nauttavia luonnollisia henkilöitä. Luvanhaltijan ei tarvitsisi soveltaa alinta hintaluokkaa, mutta toisaalta sen soveltaminen saattaisi olla myös yrittäjän kannalta edullista varsinkin asiakkaiden houkuttelemiseksi hiljaisen kysynnän aikana. Hintoja koskevista muutoksista säädettäisiin vuoden välein, joten myöskään mahdollinen kustannusten kohoaminen ei ehtisi muodostua liikenteenharjoittajan kannalta kohtuuttomaksi.

Ehdotetussa 17 §:ssä on määritelty hintojen osatekijät, hintaluokat ja niiden suhde toisiinsa sekä hintojen vahvistamisen perusta sekä hintojen vahvistamisen ajankohta. Lain 18 §:ssä säädettäisiin hintaluokan valinnasta siten, että 1-2 momentissa olisi säännökset palveluntarjoajan ja 3 momentissa asiakkaan valintaoikeutta koskevat säännökset. Siten ehdotetut säännökset täyttävät täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset.

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

Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

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 voidaan antaa vain viranomaiselle.

Perustuslakivaliokunta on käsitellyt hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle esimerkiksi lausunnoissa PeVL 23/2000 (arpajaiset), PeVL 28/2001 (yksityiset turvallisuuspalvelut) ja PeVL 40/2002 (ajoneuvolaki).

Perustuslakivaliokunta on korostanut, että annettaessa hallintotehtäviä muulle kuin viranomaiselle, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten noudattaminen toiminnassa on turvattava säädösperusteisesti. Valiokunta on pitänyt tavallisen lainsäätämisyjärjestyksen edellytyksenä, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon takeista säädetään täsmällisesti. Tämä tarkoittaa, että laissa on säädettävä ainakin hallintomenettelystä, viranomaisen toiminnan julkisuudesta, viranomaisessa käytettävästä kielestä sekä asianosaisen muutoksenhakuoikeudesta.

Ehdotuksen 20 §:n mukaan taksien tilausvälityskeskus vahvistaisi ajovuorojärjestyksen. Ajovuorojärjestystä ei sovellettaisi niihin luvanhaltijoihin, jotka eivät kuulu tilausvälityskeskukseen. Ajovuorojärjestystä suunniteltaessa ja siitä päätettäessä luvanhaltijoita olisi kohdeltava tasapuolisesti ja niin, ettei heidän oikeuttaan liikenteen harjoittamiseen rajoiteta. Viimeksi mainittu vaatimus voi-

daan varmistaa säätämällä, että luvanhaltijalla on oikeus suorittaa ajotehtäviä myös ajovuoron ulkopuolella.

Ehdotuksen 21 §:ssä säädettäisiin hyvän hallinnon ja oikeusturvan varmistamisesta ajovuoroja vahvistettaessa.

Edellä kerrotuilla perusteilla lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä. Tästä huolimatta on suotavaa, että hallituksen esityksestä hankintaan perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

LAKIEHDOTUKSET

1 Taksiliikennelaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku. Yleiset säännökset

1 §

Lain tavoitteet

Tämän lain tavoitteena on turvata laadukkaiden taksiliikennepalvelujen saatavuus.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

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

taksiluvalla hakemuksesta myönnettävää liikennelupaa, joka oikeuttaa luvanhaltijan harjoittamaan tilausliikennettä ja ostoliikennettä yhdellä henkilöautolla tai yhdellä ominaisuuksiltaan eritellyllä henkilöautolla koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta;

liikenteestä vastaavalla henkilöllä henkilöä, joka on oikeushenkilön tähän tehtävään esittämä ja lupaviranomaisen hyväksymä ja joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen liikenteenharjoittamista ja vastaa siitä että liikennettä harjoitetaan lain mukaisesti ja muutoinkin asianmukaisesti sekä edustaa yritystä taksiluvan myöntävän ja liikennettä valvovan viranomaisen kanssa asioitaessa; *asemapaikalla* kuntaa, jolta liikennettä harjoitetaan tai aiotaan harjoittaa ja jonne liikenteessä käytetty henkilöauto viedään ajon tai toimeksiannon päätyttyä.

3 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan ammattimaiseen henkilöautolla harjoitettavaan henkilöiden kuljettamiseen tiellä. Lisäksi sitä sovelletaan 4 §:n 2 momentissa mainittuun henkilöiden kuljettamiseen.

Ammattimaisella henkilöiden kuljettamisella tarkoitetaan elinkeinon harjoittamisen tai toimeentulon hankkimisen taikka muun tulonhankkimisen tarkoituksessa harjoitettua henkilöiden kuljetusta

henkilöautolla korvausta vastaan joko päätoimisesti tai sivutoimisesti taikka muuten toisen elinkeinon ohella.

Tämän lain 22 §:ää sovelletaan henkilöautolla harjoitettavaan tavarankuljetukseen tiellä.

2 luku. Taksilupa

4 §

Taksiluvan tarve

Ammattimainen henkilöiden kuljettaminen henkilöautolla korvausta vastaan tiellä edellyttää taksilupaa. Lupaa ei kuitenkaan tarvita 5 §:ssä mainittuihin kuljetuksiin.

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi myös jokainen korvausta vastaan tapahtuva kuljetus, jonka suorittamista edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla, edellyttää taksilupaa.

5§

Ilman taksilupaa sallittu ammattimainen liikenne

Ilman taksilupaa saa suorittaa:

- 1) kunnan järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteihin kuuluvaa henkilöiden kuljetusta kunnan tai kuntayhtymän hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan;
- 2) konsernin henkilökuljetuksia sen hallinnassa olevilla henkilöautolla;
- 3) matkailu-, majoitus- ja turvapalveluihin liittyviä kuljetuksia elinkeinonharjoittajan henkilöautolla, jos kuljetuskustannusten osuus on enintään 30 prosenttia koko elinkeinotoiminnan suoranaista kustannuksista tilikaudella;
- 4) henkilökuljetuksia museoajoneuvolla.

6 §

Taksiluvan luovuttamiskielto

Taksilupaa ei saa luovuttaa toisen käytettäväksi.

7 §.

Lupaviranomainen

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

8 §

Taksiluvan myöntämisen edellytykset

Jollei 12 §:stä muuta johdu taksilupa myönnetään hakijalle,

- 1) joka on oikeustoimikelpoinen
- 2) joka on hyvämaineinen;
- 3) joka on suorittanut taksiliikenteen yrittäjäkurssin;
- 4) jolle Ajoneuvohallintokeskus on myöntänyt todistuksen yrittäjäkurssin jälkeen suoritetusta hyväksytystä kokeesta;
- 5) jolla on yhteensä vähintään kuuden kuukauden kestävä kokemus taksinkuljettajana tai muussa palveluammattissa;
- 6) joka kykenee asianmukaisesti vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan; ja

7) jonka taksilupaa ei ole peruutettu tämän lain 15 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Edellä 1 momentin 4 kohdassa mainittua yrittäjäkurssia ei kuitenkaan vaadita henkilöltä, jolla on vähintään viisi vuotta jatkunut käytännön kokemus henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävistä. Hänen on kuitenkin suoritettava hyväksytysti 10 §:n 1 momentissa mainittu koe.

Taksilupa myönnetään 1 momentin 6 - 7 kohdan vaatimuksen täyttävälle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö täyttää 1 – 5 kohdan tai 1 – 3 ja 5 kohdan ja 2 momentin vaatimukset.

9 §

Hyvä maine

Taksiluvan hakija tai liikenteestä vastaava henkilö ei täytä 8 §:n 1 momentissa säädettyä hyvämaineisuuden vaatimusta, jos

- 1) hänet on viimeksi kuluneen kymmenen vuoden aikana tuomittu yli kahden vuoden vankeusrangaistukseen; tai
- 2) hänet on viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana tuomittu enintään kahden vuoden vankeusrangaistukseen; taikka
- 3) hänet on viimeksi kuluneen kolmen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen asiakkaaseen kohdistuneesta rikoksesta taikka rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta liikennelupaa edellyttävässä henkilöliikenteessä tai tämän lain 28 §:n 1 momentin nojalla; tai
- 4) hänet on vähintään kolmesti viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, veroja, velkasuhdetta, ajo- ja lepoaikojen noudattamista, liikenteen harjoittamista tai liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta taikka muiden ammatinharjoittamista koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta ja

teot osoittavat hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan taksiliikennettä.

10 §

Yrittäjäkurssi

Yrittäjäkurssin tarkoituksena on antaa taksiliikenteen harjoittajaksi aikovalle riittävä ammatillinen pätevyys. Kurssin pituus on enintään 120 tuntia. Kurssin opetussisältöön tulee kuulua ainakin seuraavia asiakokonaisuuksia: taksitoimialan yleinen kehitys ja alaa koskeva lainsäädäntö, asiakaspalvelu, liikenteessä käytettävä auto ja sen varusteet, liikenteen harjoittaminen ja taloudenpito. Kurssin opetussisällöstä säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Yrittäjäkurssiin sisältyy Ajoneuvohallintokeskuksen järjestämä kirjallinen koe. Ajoneuvohallintokeskus antaa kokeessa hyväksytyille henkilölle todistuksen.

Kokeessa hylätyksi tullut henkilö voi hakea Ajoneuvohallintokeskukselta oikaisua. Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti viimeistään 30 päivän kuluttua siitä, kun henkilö sai tiedon hylkäämisestä. Muutoksenhausta oikaisuvaatimusta koskevaan Ajoneuvohallintokeskuksen päätökseen säädetään 27 §:ssä.

11 §

Kyky asianmukaisesti vastata taloudellisista velvoitteistaan

Hakijan ei katsota kykenevän 8 §:n 1 momentin 6 kohdassa säädetyllä tavalla asianmukaisesti vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan, jos hän on konkurssissa tai jos häneltä ulosotossa olevien saatavien määrä on enemmän kuin 10 000 euroa taksilupaa kohden.

12 §

Taksilupien määrä

Lääninhallitus vahvistaa vuosittain kuntakohtaiset taksilupien enimmäismäärät 2 momentissa mainittujen muuttujien perusteella.

Taksilupien enimmäismäärää vahvistettaessa sovelletaan seuraavia muuttujia:

- 1) kaupunkimaisissa kunnissa lukuun ottamatta Helsinkiä, Espoota, Vantaata ja Kauniaista.
 - a) vuodepaikkojen määrää,
 - b) 7 – 14-vuotiaiden osuutta väestöstä,
 - c) työpaikkaomavaraisuutta,
 - d) asukastiheyttä,
 - e) anniskelulupatiheyttä;
- 2) Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan muodostamalla alueella
 - a) vuodepaikkojen määrää,
 - b) 7 – 14-vuotiaiden osuutta väestöstä,
 - c) työpaikkaomavaraisuutta,
 - d) asukastiheyttä,
 - e) matkustajaterminaaleja,
 - f) anniskelulupatiheyttä;
- 3) taajaan asutuissa kunnissa
 - a) kunnan keskimääräistä sisäistä sädettä, jolla tarkoitetaan ympyrämuotoiseksi kuvitellun kunnan keskipisteen etäisyyttä reunasta,
 - b) yli 65-vuotiaiden osuutta väestöstä,
 - c) haja-asutusalueella asuvien 7 – 14-vuotiaiden osuutta väestöstä,
 - d) vuodepaikkatiheyttä,
 - e) maataloustyöpaikkojen osuutta kaikista työpaikoista,
 - f) tieverkon tiehyttä;
- 4) maaseutumaisissa kunnissa
 - a) joukkoliikenteen vuoroväliä,
 - b) verotuloja asukasta kohden,
 - c) taajama-astetta,
 - d) kunnan keskimääräistä sädettä,
 - e) yli 65-vuotiaiden osuutta väestöstä,
 - f) vuodepaikkatiheyttä.

13 §

Taksiluvan myöntäminen ja muuttaminen

Taksilupa on voimassa toistaiseksi. Luvassa on vahvistettava se kunta tai ne kunnat, joissa liikenteen asemapaikka on, sekä ajankohta, jolloin liikenne on viimeistään aloitettava. Siinä vahvistetaan myös mahdolliset kaluston ominaisuuksia koskevat erittelyt.

Lääninhallituksen on säännöllisesti ja vähintään kaksi kertaa vuodessa tarkistettava, että taksiluvan haltija ja oikeushenkilön liikenteestä vastaava henkilö edelleen täyttävät 8 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädetyn luvan myöntämisen edellytyksen. Lääninhallituksen on säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa tarkistettava, että luvanhaltija täyttää 8 §:n 1 momentin 6 kohdassa säädetyn luvan myöntämisen edellytyksen.

Taksilupaa voidaan muuttaa vain hakemuksesta. Lupaa voidaan muuttaa myös väliaikaisesti.

14 §

Taksin kysynnän ja tarjonnan seuranta

Lääninhallituksen tehtävänä on seurata taksin kysynnän ja tarjonnan muutoksia sekä toimialan kannattavuuden kehitystä alueellaan.

Kysyntää seuratessaan lääninhallitus käyttää 12 §:n 2 momentissa mainittuja muuttujia. Lääninhallituksen on myös seurattava kuluttajien palautetta taksien saatavuudesta sekä taksien riittävyyttä elinkeinoelämän ja kuntien kuljetustarpeiden kannalta.

Tarjontaa lääninhallitus seuraa taksilupien määrän, taksialan liikevaihdon sekä konkurssien määrän perusteella.

15 §

Taksiluvan peruuttaminen

Lääninhallitus voi peruuttaa taksiluvan määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija ei enää täytä taksiluvan myöntämisen edellytyksiä.

Lääninhallitus voi peruuttaa taksiluvan myös, jos liikennettä harjoitettaessa on ilmennyt vakavia ja olennaisia rikkomuksia tai laiminlyöntejä. Tällaiset rikkomukset ja laiminlyönnit voivat erityisesti liittyä taksiluvan luovuttamiseen, palvelun saatavuuteen, hinnoitteluun ja hinnoista ilmoittamisen asianmukaisuuteen, salassapitovelvollisuuden rikkomiseen ja asiakaspalautteen käsittelyyn. Rikkomukset ja laiminlyönnit voivat liittyä myös 16 §:ssä säädettyjen laatuvaatimusten noudattamatta jättämiseen.

Lääninhallituksen on peruutettava taksilupa, jos liikenteen harjoittamista ei ole aloitettu viimeistään taksiluvassa vahvistettuna ajankohtana tai jos liikenteen harjoittaminen on lopetettu taikka jos luvanhaltija sitä pyytää.

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

3 luku. Taksiliikenteen harjoittaminen

16 §

Taksipalvelujen laatuvaatimukset

Taksiliikennettä harjoitettaessa on noudatettava seuraavia laatuvaatimuksia:

- 1) ajovuoroja noudatetaan;
- 2) liikenteeseen käytettävä auto on ominaisuuksiltaan, kunnoltaan ja varustukseltaan asianmukainen;
- 3) kuljettajan pukeutuminen on asianmukaista;
- 4) kuljettaja käyttäytyy asiakasta kohtaan asiallisesti ja kohteliaasti ja ottaa huomioon asiakkaan erityiset tarpeet;
- 5) kuljettaja ajaa asiakkaan ehdottamaa reittiä, tai valitsee asiakkaan kannalta edullisimman ja tarkoituksenmukaisimman ajoreitin, jos asiakas jättää valinnan kuljettajalle;
- 6) kuljettaja noudattaa liikennesääntöjä;
- 7) kuljettaja noudattaa vaitiolovelvollisuutta asiakkaan yksityisyyden turvaamiseksi;
- 8) asiakkaalla on oikeus maksaa käteisellä tai yleisimmillä luotto- ja maksukorteilla;

- 9) noudatetaan vahvistettua taksaa ja sovittua taksaluokkaa tai niitä hintoja joista on sovittu;
- 10) varmistetaan asiakkaan turvallinen autoon tulo ja siitä poistuminen ja tarjotaan hänelle hänen tarvitsemaansa apua;
- 11) tarjotaan ja annetaan apua matkatavaroita lastattaessa ja purettaessa.

Laatuvaatimusten tarkemmasta sisällöstä säädetään asetuksella. Asetuksen säännökset voivat koskea erityisesti:

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

17 §

Taksiliikenteen kuluttajahintojen määräytyminen

Taksiliikenteessä noudatettavista kuluttajahinnoista ja niiden hintaluokista säädetään asetuksella. Hintaluokkia on kolme, ja ne poikkeavat toisistaan suuruudeltaan. Jokaisen hintaluokan mukainen hinta voi koostua perusmaksusta, ajomatkamaksusta ja odotusmaksusta. Jokaisen hintaluokan perusmaksu voidaan periä yöaikaan ja viikonloppuna korotettuna. Asetuksella voidaan myös säätää ennakkotilausmaksun, avustamis-, lentokenttä- ja tavarankuljetuslisän suuruudesta.

Keskimmäisen hintaluokan hintojen (*hintaluokka II*) tulee olla kustannussuuntautuneet siten että niihin voi sisältyä kohtuullinen voitto. Alimman hintaluokan (*hintaluokka I*) mukaiset kuluttajahinnat ovat kymmenen prosenttia alemmat kuin keskimmäisen hintaluokan. Ylimmän hintaluokan (*hintaluokka III*) hinnat ovat kymmenen prosenttia korkeammat kuin keskimmäisen hintaluokan.

Kustannustason muutoksia tarkastellaan taksiliikenteen hintaindeksin perusteella. Kuluttajahintoja koskevista muutoksista säädetään vuosittain ennen kesäkuun loppua.

18 §

Taksien hintaluokkien soveltaminen

Taksiluvan haltijalla on oikeus valita hintaluokka. Luvanhaltija voi myös vaihtaa hintaluokkaa, ei kuitenkaan matkan aikana. Luvanhaltijalla on oikeus periä kuluttajalta enintään soveltamansa hintaluokan mukainen hinta.

Jos taksiluvan haltija ottaa tilauksia vastaan taksien tilausvälityskeskusten kautta, hintaluokan valitsee ja sen muuttamisesta päättää luvanhaltijan sijasta tilausvälityskeskus.

Asiakkaalla on oikeus valita haluamansa hintaluokan auto. Hänellä on tämä oikeus myös ottaessaan tai tilatessaan kyydin taksiasemalta. Sen lisäksi mitä asetuksessa kuluttajahyödykkeen hinnan ilmoittamisesta markkinoinnissa (1359/1999) säädetään on auton ulkopuolelle ja sisäpuolelle sijoitettava helposti havaittava merkintä sovellettavasta hintaluokasta.

19 §

Velvollisuus harjoittaa taksiliikennettä ja sopimus päivitysvelvollisuudesta

Taksiluvan haltija on velvollinen harjoittamaan liikennettä taksiluvan mukaisesti ja muutoinkin asianmukaisesti.

Taksiluvan haltija on pyydettyään velvollinen suorittamaan luvan mukaisen henkilökuljetuksen pääasiallisella toiminta-alueellaan, jollei kieltäytymiseen ole erityistä syytä. Erityiseksi syyksi kiel-

täytyä ajosta katsotaan muu ajotehtävä, vapaavuoro, sallitun työajan ylittyminen, luvanhaltijan oma tai hänen perheenjäsenensä äkillinen sairaus, kuljettajan sairaus, ajoneuvon rikkoontuminen tai muu näihin rinnastettava erityinen syy. Lisäksi luvanhaltijalla on oikeus kieltäytyä ajosta sellaisessa tilanteessa, jossa taksinkuljettaja voi työntekijänä pidättäytyä työstä työturvallisuuteen vedoten.

Maaseutumaisissa kunnissa liikennettä harjoittavat taksiluvan haltijat voivat sopia sellaisten viikon- ja vuorokauden aikojen päivystysvelvollisuudesta, joina kysyntä on vähäistä.

20 §

Ajovuorojärjestys

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

Ajovuorojärjestyksen vahvistaa taksien tilausvälityskeskus. Ajovuorojärjestyksen piirissä ovat tilausvälityskeskukseen kuuluvat taksiluvan haltijat. Ajovuorojärjestystä suunniteltaessa ja siitä päätettäessä luvanhaltijoita on kohdeltava tasapuolisesti ja niin, ettei heidän oikeuttaan liikenteen harjoittamiseen rajoiteta.

Taksien tilausvälityskeskukseen kuuluvan taksiluvan haltijan on noudatettava ajovuorojärjestystä tilausliikennettä harjoittaessaan. Luvanhaltijalla on oikeus suorittaa ajotehtäviä ajovuoron ulkopuolella.

21 §

Hyvä hallinto ja oikeusturva ajovuorojärjestystä vahvistettaessa

Taksien tilauskeskuksen on ajovuorojärjestystä vahvistaessaan noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) ja kielilaissa (423/2003) säädetään.

Taksien tilausvälityskeskukseen ajovuorojärjestystä koskevaan päätökseen haetaan oikaisua lääninhallitukselta. Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaamisesta. Oikaisuvaatimus on käsiteltävä viipymättä. Muutoksenhausta lääninhallituksen päätöksen säädetään 27 §:ssä.

22 §

Tavarankuljetus

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

4 luku. Erinäiset säännökset

23 §

Kuolin- ja konkurssipesän oikeus jatkaa liikennettä

Jos taksiluvan haltija kuolee, on kuolinpesällä oikeus jatkaa liikennettä enintään 18 kuukauden ajan, jos se kolmen kuukauden kuluessa kuolinpäivästä ilmoittaa taksiluvan haltijan velvollisuuksista vastaavan 8 §:n 1 momentin 1-2 ja 6-7 kohdassa säädetty vaatimukset täyttävän henkilön lupaviranomaisen hyväksyttäväksi.

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

24 §

Salassapitovelvollisuus

Taksiluvan haltija tai hänen palveluksessaan oleva ei saa oikeudettomasti ilmaista eikä käyttää omaksi tai toisen hyödyksi taikka toista vahingoittaakseen, mitä hän tässä tehtävässään on saanut tietää asiakkaan liike- tai ammattisalaisuudesta taikka yksityisyyteen kuuluvista seikoista, jollei laissa ole muuta säädetty. Salassapitovelvollisuus säilyy liikenteenharjoittamisen tai kuljettajana toimimisen päätyttyä.

25 §

Asiakirjan esittämisvelvollisuus

Liikennettä harjoitettaessa tulee autossa olla mukana alkuperäinen taksilupa. Se on pyydettyessä esitettävä poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehelle.

26 §

Ajon keskeyttäminen

Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi keskeyttää kuljetuksen, jos kuljetuksen suorittaja ei voi heti esittää tämän lain edellyttämää taksilupaa.

Keskeyttäessään kuljetuksen 1 momentissa mainitulla virkamiehellä on oikeus ottaa auton rekisteriote ja -kilvet haltuunsa. Ne on annettava takaisin, kun perustetta kuljetuksen keskeyttämiselle ei enää ole.

27 §

Muutoksenhaku

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

28 §

Rangaistussäännökset

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

Joka luovuttaa taksiluvan toisen käyttöön tai laiminlyö taksiluvan mukana pitämisen tai esittämisvelvollisuuden, on tuomittava *liikenneluparikkomuksesta* sakkoon.

29 §

Henkilörekisteritiedot

Lääninhallituksella on oikeus saada tietoja rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä ja ulosottorekisteristä taksiluvan myöntämistä ja peruuttamista koskevien asioiden käsitte-lyä varten. Lisäksi sillä on oikeus saada tietoja näistä rekistereistä 13 §:n 2 momentissa mainittuja tarkistuksia varten.

30 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007.

31 §

Siirtymäsäännökset

Ennen tämän lain voimaantuloa myönnettyt taksiluvat ovat sellaisenaan voimassa luvassa määrätyn ajan. Sen, jolla on oikeus harjoittaa taksiliikennettä tämän lain voimaan tullessa, katsotaan täyttävän tässä laissa säädetyn ammattitaitovaatimuksen.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Lain 12 §:ssä mainittujen enimmäismäärien valmistelu tulee hoitaa niin, että lääninhallitus voi vahvistaa taksilupien enimmäismäärät ensi tilassa lain voimaan tultua.

2 Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä 15 päivänä helmikuuta 1991 annetun lain 5 §:n 2 momentti, 6 a §:n 4 momentti, 9 b §:n 1-5 momentti, 13 §:n 2 ja 3 momentti, 11 §:n 2 momentti, 13 §:n 2 ja 3 momentti, 16 §, 17 §:n 2 momentti, 20 §:n 3 momentti ja 25 §:n 2 momentti sellaisena...

muutetaan 1 §:n 1 momentti, 5 §:n 1, 3 ja 4 momentti, 6 §, 6 a §:n 1 ja 5 momentti, 8 §:n 4 momentti, 10 §:n 3 momentti, 11 §:n 1 momentti, 27 §:n 1 momentti sellaisena...

seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan linja-autolla ja sairausautolla harjoitettavaan luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen tiellä.

5 §

Liikennelupa

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

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

Liikennelupa tarvitaan henkilöiden kuljettamiseen tiellä linja-autolla ja sairausautolla korvausta vastaan myös silloin, kun sopimus kuljetuksen suorittamisesta on tehty tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten kiertämiseksi taikka jos olosuhteet osoittavat sitä tarkoitetun.

6 §

Ilman liikennelupaa sallittu liikenne

Ilman liikennelupaa saa:

- 1) suorittaa sairaankuljetusta valtion, kunnan, kuntayhtymän tai sairaalan hallinnassa olevalla sairausautolla;
- 2) suorittaa konsernin henkilökuljetuksia sen hallinnassa olevilla linja-autoilla.

6 a §

Liikennelupajärjestelmä

Luvanvaraisen henkilöliikenteen harjoittaminen on sallittu joukkoliikenneluvan, linja-liikenneluvan tai sairaankuljetusluvan nojalla.

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

8 §

Lupaviranomaiset

Sairaankuljetusluvan myöntää se lääninhallitus, jonka alueella liikenteen asemapaikka on.

10 §

Liikenneluvan myöntäminen

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

11 §

Taksat

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

29 §

Valtuutussäännös

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään siitä, miten luvan myöntämisen edellytykset osoitetaan, 7 §:ssä mainittujen Euroopan yhteisöjen asetusten soveltamisesta sekä valtionapujen hakemisesta, myöntämisestä, maksatuksesta ja käytön valvonnasta.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007.

LIIKTEET

Rinnakkaistekstit